





Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117265124>



Catalogue 51-206 Annual

Canadian Civil Aviation

1994

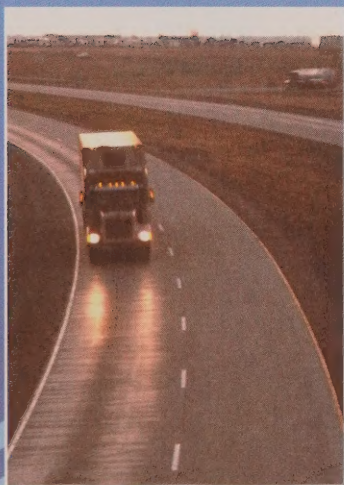


Catalogue 51-206 Annuel

Aviation civile canadienne

1994

Government
Publication
105



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,
Facsimile Number (1-819-953-8499)

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 1-819-997-1986) or to the Statistics Canada Reference Centre in:

Halifax (1-902-426-5331)	Regina (1-306-780-5405)
Montréal (1-514-283-5725)	Edmonton (1-403-495-3027)
Ottawa (1-613-951-8116)	Calgary (1-403-292-6717)
Toronto (1-416-973-6586)	Vancouver (1-604-666-3691)
Winnipeg (1-204-983-4020)	

Toll-free access is provided for all users who reside outside the local dialing area of any of the Regional Reference Centres.

National Enquiries Line	1-800-263-1136
National Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
National Toll-free Order-only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)
Facsimile Number (1-613-951-1584)
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and services to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolinguage et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée au:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro du télécopieur (1-819-953-8499)

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 1-819-997-1986) ou au Centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax (1-902-426-5331)	Regina (1-306-780-5405)
Montréal (1-514-283-5725)	Edmonton (1-403-495-3027)
Ottawa (1-613-951-8116)	Calgary (1-403-292-6717)
Toronto (1-416-973-6586)	Vancouver (1-604-666-3691)
Winnipeg (1-204-983-4020)	

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des Centres régionaux de consultation.

Service national de renseignements	1-800-263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Service national du numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à Statistique Canada, la Division des Opérations et de l'intégration, Direction de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6.

(1-613-951-7277)
Numéro du télécopieur (1-613-951-1584)
Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian Civil Aviation

1994

Statistique Canada
Division des transports
Le Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1994

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1995

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1995

Price: Canada: \$39.00
United States: US\$47.00
Other Countries: US\$55.00

Catalogue No. 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1995

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Décembre 1995

Prix : Canada : 39 \$
États-Unis : 47 \$ US
Autres pays : 55 \$ US

N° 51-206 au catalogue

ISSN 0826-6026

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- ° preliminary figures.
- ° revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which A. Mathieson is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	Daniel Fortin

Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

System Section:

Marc Maisonneuve

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- ° nombres provisoires.
- ° nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont A. Mathieson est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la production de cette publication:

Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	Daniel Fortin

Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

Section des systèmes:

Marc Maisonneuve

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'American National Standard for Information Sciences "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 1984.



Table of Contents

	Page
Highlights	vii
Introduction	xi
Special Articles	xiii

SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1993-1994	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2

PART I COMMERCIAL AVIATION

SECTION 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1	Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	7
Table 2.5	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8

SECTION 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	9
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	10
Table 3.3	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	12
Table 3.4	Income Statement – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	13
Table 3.5	Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	14
Table 3.6	Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18

Table des matières

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Études spéciales	xiii

SECTION I REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1993-1994	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2

PARTIE I AVIATION COMMERCIALE

SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	7
Tableau 2.5	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8

SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1	État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	9
Tableau 3.2	État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	10
Tableau 3.3	État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	12
Tableau 3.4	État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	13
Tableau 3.5	État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	14
Tableau 3.6	Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table of Contents – Continued**Table des matières – suite**

	Page
Table 3.7 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19
Table 3.8 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I	20
Table 3.9 Balance Sheet – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	21
Table 3.10 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Levels I and II	22
Table 3.11 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Level I	23

SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	24
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	25
Table 4.3 Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26

SECTION 5 AIRCRAFT FLEET

Table 5.1 Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	27
Table 5.2 Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I	28

PART II FARE BASIS**SECTION 6 FARE BASIS DATA**

Table 6.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991-1994	30
Table 6.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31
Table 6.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31

	Page
Tableau 3.7 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19
Tableau 3.8 Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	20
Tableau 3.9 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	21
Tableau 3.10 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	22
Tableau 3.11 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	23

SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	24
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	25
Tableau 4.3 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26

SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS

Tableau 5.1 Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	27
Tableau 5.2 Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	28

PARTIE II BASE TARIFAIRE**SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE**

Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991-1994	30
Tableau 6.2 Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31
Tableau 6.3 Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31

Table of Contents – Concluded

	Page
Table 6.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	32
Table 6.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	33
Table 6.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	34
Table 6.7 Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	35
PART III CIVIL AVIATION	
SECTION 7 AIRCRAFT MOVEMENTS	
Table 7.1 Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	38
Table 7.2 Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	39
SECTION 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES	
Table 8.1 Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	40
Table 8.2 Pilot Licences in Force in Canada	40
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	41
Factors Which May Have Influenced the Data	47
Glossary	48
Published Special Articles	52
Publications Available from the Transportation Division	58

Table des matières – fin

	Page
Tableau 6.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	32
Tableau 6.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	33
Tableau 6.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	34
Tableau 6.7 Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	35
PARTIE III AVIATION CIVILE	
SECTION 7 MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
Tableau 7.1 Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	38
Tableau 7.2 Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	39
SECTION 8 AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Tableau 8.1 Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	40
Tableau 8.2 Licences de pilote en vigueur au Canada	40
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	41
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	47
Glossaire	50
Études spéciales publiées	52
Publications disponibles à la Division des transports	58

Highlights

Operating Statistics

- In 1994, Canadian Level I to IV air carriers reported an 8% increase in passenger-kilometres flown. This increase comes after a decrease of 2% in 1993, and is largely attributable to a delayed response to the improvement in the Canadian economy as well as an increased focus on international operations by Air Canada and Canadian Airlines International. Although improvements were made across the board, the international sector led the way with 12% more passenger-kilometres flown in 1994, followed by the domestic and transborder sectors at 6% and 2%, respectively. The Canadian carriers matched the improvements reported by the world's international carriers (as reported to the International Civil Aviation Organization (ICAO)) which also reported 8% growth in passenger-kilometres. For Canadian carriers, the 65.7 billion passenger-kilometres flown in 1994 represents a level which is substantially higher than that achieved in the years 1991 to 1993, when demand for air travel was low as a result of economic conditions. The peak output of 68.4 billion occurred in 1989.
- The biggest increase in output occurred on international routes where scheduled operations increased by 10% and charter operations increased by 17%. In scheduled operations, Air Canada was responsible for most of the increase, adding substantially to its capacity (available seat-kilometres) and passenger-kilometres flown. The group of large charter carriers increased their international charter passenger-kilometres by 14% in 1994. This was achieved mostly through growth in the operations of the existing group of carriers (Air Transat, Canada 3000, First Air and Royal Aviation). The addition of several new carriers (Air Club International, Fortunair and Skyservice) offset the loss of one carrier in this group in 1994. Nationair ceased operations after the first quarter of 1993. Fortunair ceased operations before the end of 1994.
- On domestic routes, charter operations went up by 8%, while scheduled operations increased by 5%. 1994 represents the first increase in domestic scheduled operations since 1988, and this increase was largely attributable to Air Canada and its network of affiliate carriers, which increased their domestic passenger-kilometres by 8%. Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and its affiliates increased their domestic operations by 2%. These domestic increases were not accomplished at the expense of a lower load factor. Passenger load factor is a measure

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- En 1994, les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à IV ont déclaré une hausse de 8% du nombre de passagers-kilomètres parcourus. Cette augmentation qui a suivi une diminution de 2% en 1993, s'explique en grande partie par la réaction tardive à l'amélioration de l'économie canadienne, ainsi que par une concentration accrue sur les opérations internationales de la part d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International (LACI). Bien que des améliorations furent enregistrées dans tous les secteurs, c'est le secteur international qui a mené avec 12% de passagers-kilomètres parcourus de plus en 1994, suivi par les secteurs intérieur et transfrontalier avec 6% et 2% respectivement. L'amélioration des résultats des transporteurs canadiens a été comparable à celle des transporteurs internationaux du monde entier [selon les statistiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)] qui ont également déclaré une augmentation de 8% des passagers-kilomètres. Dans le cas des transporteurs canadiens, les 65,7 milliards de passagers-kilomètres parcourus en 1994 représentent un niveau nettement supérieur à ceux des années 1991 à 1993, au cours desquelles la demande avait été faible à cause de la conjoncture économique. Un sommet inégalé de 68,4 milliards de passagers-kilomètres avait été enregistré en 1989.
- L'augmentation la plus importante a été enregistrée au titre du secteur international, où les services réguliers ont augmenté de 10% et les services d'affrètement ont progressé de 17%. Dans le cas des services réguliers, Air Canada a été à l'origine de la majeure partie de la hausse enregistrée. Ce transporteur a considérablement accru sa capacité (sièges-kilomètres disponibles) et le nombre de passagers-kilomètres parcourus. Le groupe des principaux transporteurs exploitant des services d'affrètement a enregistré une hausse de 14% du nombre de passagers-kilomètres sur les vols d'affrètement internationaux. Cet accroissement a été surtout attribuable à l'augmentation des opérations du groupe de transporteurs existant (Air Transat, Canada 3000, First Air et Royal Aviation). L'arrivée de plusieurs nouveaux transporteurs (Air Club International, Fortunair et Skyservice) a compensé la perte d'un transporteur de ce groupe en 1994. Nationair a mis fin à ses activités après le premier trimestre de 1993, et Fortunair a fermé ses portes avant la fin de 1994.
- En ce qui concerne le secteur intérieur, les services d'affrètement ont augmenté de 8%, alors que les services réguliers ont connu une progression de 5%. L'année 1994 a été marquée par la première augmentation des services réguliers intérieurs depuis 1988, et cette hausse a été principalement attribuable à Air Canada et à son réseau de transporteurs affiliés qui ont enregistré un accroissement de 8% du nombre de passagers-kilomètres sur les vols intérieurs. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et leurs transporteurs affiliés ont augmenté leurs vols intérieurs de 2%. Ces gains n'ont pas été enregistrés au détriment du

of the fullness of the aircraft calculated as passenger-kilometres divided by capacity or available seat-kilometres. For the two families taken together, domestic passenger-kilometres increased by 5% while capacity only increased by 4%. Meanwhile the domestic operations flown by the large charter group increased at a greater rate (7%) than the Air Canada and CAIL families. Based on passenger-kilometres, the charter group continued to account for 11% of the domestic market that they share with the major families. This group has grown from a 0.1% domestic share which they held in 1988. At that time, aside from the major families, Wardair was the dominant domestic carrier, and it accounted for 10% of the domestic market. Wardair ceased operations in 1989.

Financial Statistics

- Canadian Level I, II and III air carriers reported a basic income (operating income combined with interest income and interest expenses) of \$75 million in 1994. This is the first year in which an income has been reported since 1988 (\$7 million). In 1987, a record \$163 million was reported. In the years 1989 to 1993, the industry reported a cumulative basic loss of \$2.1 billion. The 1994 data compare favourably to the world's international (ICAO) carriers. The ICAO carriers also bounced back to an income in 1994 (\$500 million (preliminary)), after reporting several years of huge losses.
- Air Canada improved its basic position by \$241 million and finished the year with a basic income of \$2.6 million. CAIL's basic performance improved by \$205 million, as they reported a \$31 thousand basic income. Excluding unusual items, both these carriers have improved their financial positions in each of the last two years. While Air Canada's output went up substantially, with a 10% increase in total passenger-kilometres, it only increased its basic expenses (operating expenses combined with interest income and expenses) by 2%. Similarly, CAIL increased its total passenger-kilometres by 4% while decreasing its basic expenses by 1%.
- Air Canada and CAIL increased their ratios of operating revenue per employee dramatically in 1994, continuing a series of increases which began in the early 1990's. Air Canada's ratio was \$163 thousand in 1994, up from \$150 thousand in 1993 and \$134 thousand in 1990. CAIL's ratio was \$179 thousand in 1994, compared to \$158 thousand in 1993 and \$138 thousand in 1991.
- The affiliate networks of both major carriers improved their basic performance by \$4 million in 1994. On the Air Canada side, the Connectors increased their basic income by 12% to \$39.6 million, while the CAIL Partners reduced their basic loss by 33% to \$8.3 million. The charter group increased their basic income from \$11 million to \$29 million in 1994. The

coefficient de remplissage. Le coefficient de remplissage est une mesure dans laquelle l'appareil est rempli et qui s'obtient en divisant le nombre de passagers-kilomètres par la capacité ou le nombre de sièges-kilomètres disponibles. Les résultats combinés des deux principaux groupes en 1994 font état d'une augmentation du nombre de passagers-kilomètres de 5% et d'un gain de capacité de 4% seulement. Les vols intérieurs assurés par le groupe de grands transporteurs exploitant des services d'affrètement ont connu une croissance (7%) supérieure à celle d'Air Canada et de LACI. En ce qui concerne le nombre de passagers-kilomètres parcourus, le groupe de transporteurs à services d'affrètement a continué de représenter 11% du marché intérieur qu'il partage avec les deux principaux groupes. Les transporteurs à services d'affrètement ont progressé depuis 1988, quand la part du marché intérieur de ce groupe se chiffrait à 0,1%. A cette époque, mis à part les grands groupes, Wardair était le principal transporteur canadien sur ce marché dont il détenait une part de 10%. Wardair a mis fin à ces activités en 1989.

Statistiques financières

- Les transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III ont déclaré un revenu de base (calculé en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) de 75 millions\$ en 1994. Il s'agit de la première année pour laquelle un revenu est signalé depuis 1988 (7 millions\$). En 1987, un sommet sans précédent de 163 millions\$ avait été enregistré. Au cours des années 1989 à 1993, le secteur du transport aérien avait déclaré des pertes de base cumulatives de 2,1 milliards\$. Les chiffres pour 1994 se comparent avantageusement aux statistiques de l'OACI sur les transporteurs internationaux du monde entier. En 1994, ceux-ci ont également déclaré des revenus (500 millions\$ selon des résultats préliminaires), après plusieurs années de pertes considérables.
- Air Canada a amélioré sa position de base de 241 millions\$ et clos l'exercice avec un revenu de base de 2,6 millions\$. LACI a accru son rendement de base de 205 millions\$ pour dégager un revenu de base de 31 000 \$. Mis à part les postes inhabituels, ces deux transporteurs ont amélioré leur situation financière au cours de chacun des deux derniers exercices. Bien que les résultats d'Air Canada se soient accrus substantiellement à la faveur d'une augmentation de 10% du nombre total de passagers-kilomètres, ses dépenses de base (calculées en fonction des dépenses d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) n'ont progressé que de 2%. De même, LACI a enregistré une hausse du nombre de passagers-kilomètres parcourus de 4% et réduit ses dépenses de base de 1%.
- Air Canada et LACI ont considérablement augmenté leurs ratios des recettes d'exploitation par employé en 1994, ce qui s'inscrit dans une série de hausses amorcée au début des années 1990. Le ratio d'Air Canada s'est chiffré à 163 000 \$ en 1994, contre 150 000 \$ en 1993 et 134 000 \$ en 1990. Le ratio de LACI s'est élevé à 179 000 \$ en 1994, par rapport à 158 000 \$ en 1993 et 138 000 \$ en 1991.
- Les réseaux de transporteurs affiliés des deux principaux transporteurs ont amélioré leur rendement de base de 4 millions\$ en 1994. Les liaisons d'Air Canada ont accru leur revenu de base de 12 %, celui-ci étant passé à 39,6 millions\$, tandis que les partenaires de LACI ont réduit leurs pertes de base de 33%, celles-ci s'étant chiffrées à 8,3 millions\$. Le groupe des transporteurs à services d'affrètement a amélioré

Air Canada Connectors and the large charter group accounted for almost all of the basic income earned by the Canadian air carrier industry in 1994.

son revenu de base de 11 millions\$, celui-ci ayant atteint 29 millions\$ en 1994. Les liaisons d'Air Canada et le groupe des transporteurs à services d'affrètement ont compté pour la quasi-totalité du revenu de base touché par les transporteurs aériens canadiens en 1994.

Fare Basis Data

- In 1994, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers and two Level II carriers rose to a record 153, up 4% compared to 1993. The economy fare index increased by 6% to a record 176, while the discount fare index increased by 4% to a record 139. Except for 1992, the all-fare index and economy fare index have risen every year since 1983.
- In 1994, 67% of all domestic scheduled passengers flew on discount fares, still below the record level of 68% reported in 1992. For international markets, almost four out of every five scheduled passengers (78%) flew on discount fares.
- The increase in the use of discount fares in 1994 was widespread among the provinces, with eight provinces posting increases. The largest increases were 4 percentage points in Newfoundland and Nova Scotia.
- In 1994, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was a record \$200, up by 4% from the previous record of \$191 reported in 1993. The average fare paid by international passengers was a record \$382, a 9% increase relative to a year earlier.
- In 1994, the highest average yield (28.4 cents per passenger-kilometre) was found in the hub category "small-small".

Données sur la base tarifaire

- En 1994, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I et par deux transporteurs de niveau II a atteint un niveau record de 153, en hausse de 4% par rapport à 1993. L'indice des tarifs de la classe économique a augmenté de 6% pour s'établir à 176, soit un niveau record, alors que l'indice des tarifs réduits a progressé de 4% pour atteindre un sommet de 139. À l'exception de 1992, l'indice pour tous les tarifs aériens et l'indice des tarifs économiques ont connu des hausses à chaque année depuis 1983.
- En 1994, 67% de tous les passagers des vols intérieurs réguliers ont voyagé à tarifs réduits. Ceci représente une baisse par rapport au sommet précédent de 68% enregistré en 1992. Pour les marchés internationaux, près de quatre passagers sur cinq (78%) des vols réguliers ont voyagé à tarifs réduits.
- La hausse dans l'utilisation des tarifs réduits en 1994 était répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant connu des hausses. Les hausses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse (4 points de pourcentage).
- En 1994, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures a atteint un niveau record de 200\$, ce qui représente une hausse de 4% par rapport au tarif moyen record précédent de 191\$ observé en 1993. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux a atteint un niveau record de 382\$, soit une hausse de 9% par rapport à l'année précédente.
- En 1994, le revenu moyen le plus élevé (28,4 cents par passager-kilomètre) a été observé dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit».

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The annual publication also presents data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots. The annual publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses, assets held and fleet operated.

This publication, **Canadian Civil Aviation** provides some historical perspective, displaying data for the current year and the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication annuelle présente également des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée **Aviation civile canadienne**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente.

Special Articles

1994 Civil Aviation Results

In 1994 Canadian air carriers reported greatly increased operations, and more importantly, they generated an income. The basic income (operating income combined with interest income and expenses) of the Canadian Level I, II and III air carriers, improved by \$476 million from its 1993 level.

Text Table 1

Financial Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I - IV, 1987 -1994

Year	Operating Revenue	Operating Income	Basic Income (Levels I - III)	Net Income
Année	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation	Revenu de base (Niveaux I-III)	Revenu net
1987	6 274	363	163	169
1988	7 137	257	7	120
1989	7 861	83	-196	37
1990	8 241	5	-308	-122
1991	7 600	-250	-587	-427
1992	7 548	-236	-612	-868
1993	7 752	-13	-401	-604
1993*	7 535	-13	-401	-604
1994	8 376	413	75	142

* Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reclassified their reporting of commissions in 1994. This reduced both revenue and expenses. Accordingly, the 1993 values have been restated to be comparable to those reported in 1994.

Figure 1 shows that in 1994 Canadian Level I to III air carriers continued to perform financially in a manner similar to that of the world's international carriers, as reported to the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Figure 2 shows that in 1994 the Canadian air carriers improved their financial performance to a level which was within the range that was reported during the period 1979 to 1988. During those years they earned a cumulative basic income of \$102 million. In the five years that followed, they reported a basic loss of \$2.1 billion. As a result, over the 16 years from 1979 to 1994, they have lost nearly \$2 billion.

Figures 3 and 4 show that over the last seven years, Air Canada and CAIL have generated huge losses, while the only group which typically generated income was the Air Canada Connectors. The large Canadian charter operators have been profitable in the last three years. In 1994, these carriers included Air Club International, Air Transat, Canada 3000, First Air, (a scheduled and charter operator), Fortunair, Royal Aviation and Skyservice.

Études spéciales

Aviation civile - Résultats de 1994

En 1994, les transporteurs aériens du Canada ont déclaré une augmentation considérable de leurs activités et, surtout, ont dégagé des revenus. Le revenu de base (calculé en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) des transporteurs des niveaux I, II et III s'est accru de 476 millions\$ par rapport à 1993.

Tableau explicatif 1

Statistiques financières - Transporteurs aériens canadiens, niveaux I à IV, 1987-1994

La figure 1 montre que les transporteurs aériens de niveaux I à III ont continué d'afficher des résultats financiers semblables à ceux des transporteurs internationaux du monde en 1994, comme l'indiquent les données déclarées à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

On voit à la figure 2 que les transporteurs aériens du Canada ont amélioré leur rendement financier en 1994, celui-ci étant passé dans la fourchette des résultats enregistrés entre 1979 et 1988. Pendant cette période, leur revenu de base cumulatif a totalisé 102 millions\$. Au cours des cinq années suivantes, ces transporteurs ont déclaré des pertes de base de 2,1 milliards\$. De ce fait, pendant la période de seize ans comprise entre 1979 et 1994, leurs pertes ont atteint près de 2 milliards\$.

Les figures 3 et 4 montrent qu'au cours des sept dernières années, Air Canada et LACI ont subi des pertes considérables, alors que les Liaisons d'Air Canada ont, de manière générale, été le seul groupe à dégager des revenus. Les activités des grands transporteurs canadiens exploitant des services d'affrètement ont été rentables au cours des trois dernières années. En 1994, ce groupe comprenait Air Club International, Air Transat, Canada 3000, First Air (une société qui effectue des vols réguliers et des vols d'affrètement), Fortunair, Royal Aviation et Skyservice.

Figure 1

Basic Income (loss), Canadian Air Carriers and ICAO Air Carriers (preliminary data) 1987-1994

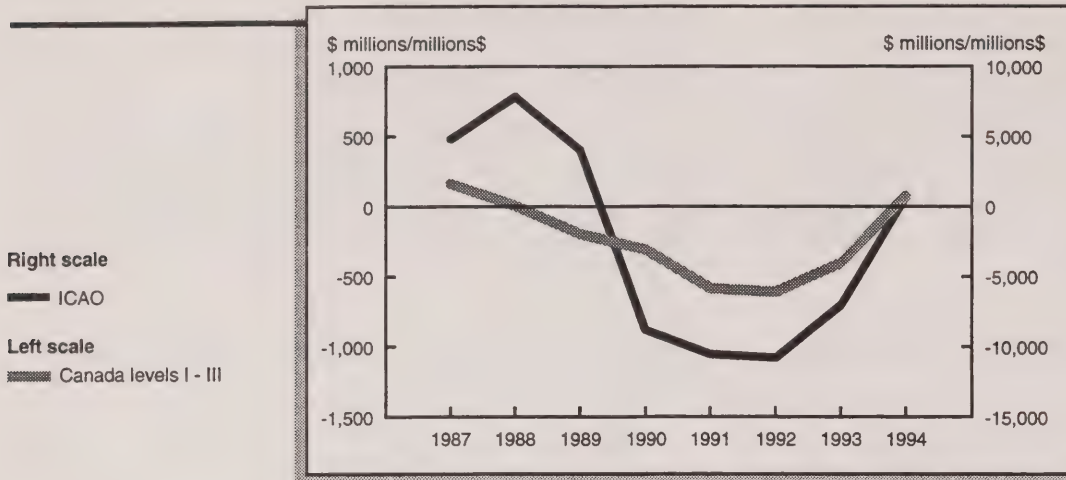


Figure 1

Revenu (perte) de base des transporteurs aériens canadiens et des transporteurs aériens de l'OACI (données provisoires) 1987-1994

Échelle de droite
OACI

Échelle de gauche
Canada niveaux I - III

Figure 2

Income (loss) of Canadian Air Carriers, 1979 - 1994

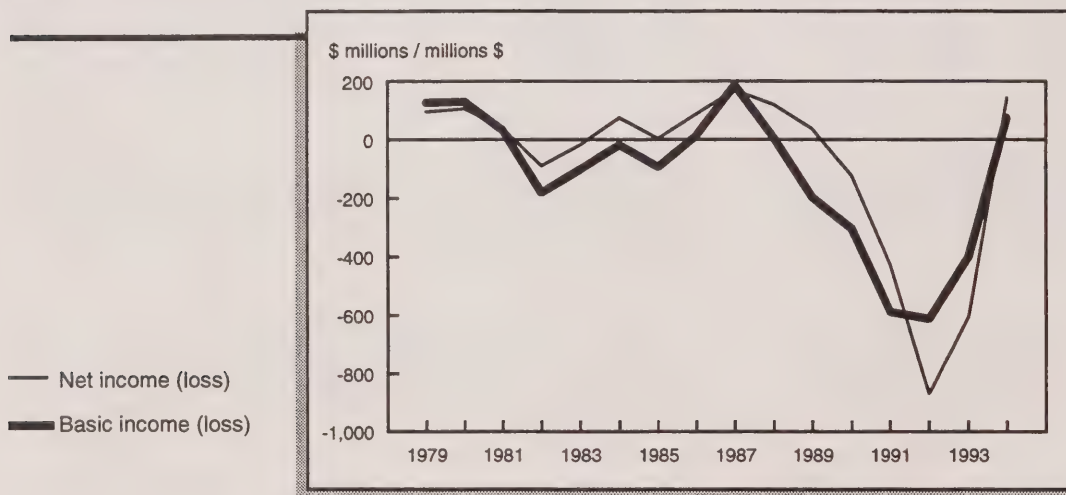


Figure 2

Revenu (perte) des transporteurs aériens canadiens, 1979 - 1994

Revenu (perte) net
Revenu (perte) de base

Most of the change in the industry's basic performance in 1994 was reported by Air Canada and CAIL, which improved their basic performance by \$241 million and \$205 million respectively. However, neither of these two carriers reported much more than a break-even basic performance in 1994. Both of the affiliate networks of the two major carriers improved their basic performance by \$4 million. On the Air Canada side, the Connectors increased their basic income by 12% to \$39.6 million, while the CAIL Partners reduced their basic loss by 33% to \$8.3 million. The charter group increased their basic income from \$11.1 million to \$28.9 million in 1994. Essentially, the Air Canada Connectors and the large charter group accounted for most of the basic income earned by the Canadian air carrier industry in 1994.

En 1994, les variations enregistrées dans le rendement de base des transporteurs aériens ont été déclarées principalement par Air Canada et LACI, qui ont amélioré leur rendement de base de 241 millions\$ et 205 millions\$ respectivement. Cependant, aucun de ces deux transporteurs n'a enregistré un rendement de base supérieur au seuil de rentabilité en 1994. Le rendement de base des deux réseaux de sociétés affiliées des deux principaux transporteurs s'est accru de 4 millions\$. Les Liaisons d'Air Canada ont vu passer leur revenu de base de 12% à 39,6 millions\$, tandis que les partenaires de Canadien ont réduit leurs pertes de base de 33% à 8,3 millions\$. Le groupe des transporteurs exploitant des services d'affrètement a déclaré un revenu de base de 28,9 millions\$ en 1994, soit une progression de 11,1 millions\$. Pour l'essentiel, le revenu de base enregistré par les transporteurs aériens canadiens en 1994 a été attribuable aux Liaisons d'Air Canada et au groupe de grands transporteurs exploitant des services d'affrètement.

Figure 3

Basic Income (loss) of Air Canada and CAIL, 1988 - 1994

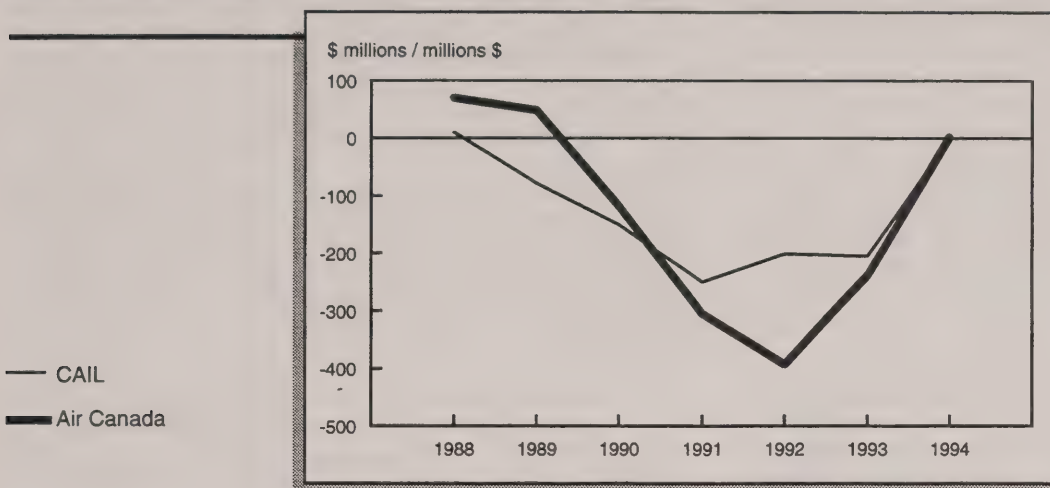


Figure 3

Revenu (perte) de base d'Air Canada et de LACI, 1988 - 1994

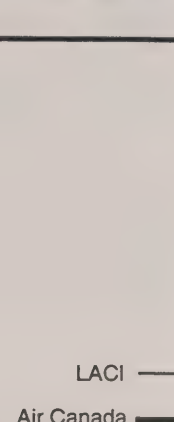


Figure 4

Basic Income (loss) of the Affiliates and the Charter Group, 1988 - 1994

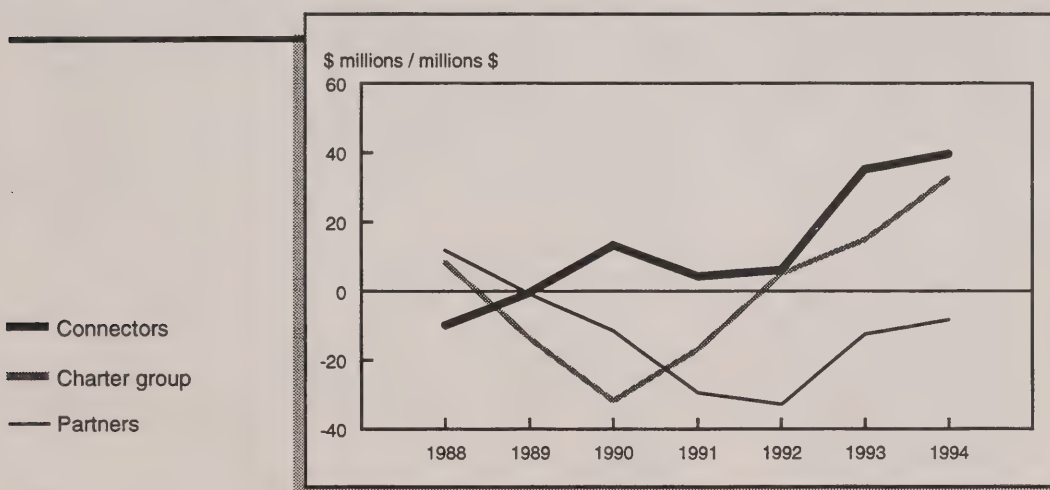


Figure 4

Revenu (perte) de base des transporteurs affiliés et du groupe des services d'affrètement, 1988 - 1994



Major Carriers - Financial and Operational Performance

In 1994, Air Canada grew more rapidly than CAIL, both in terms of capacity offered and the amount of passenger-kilometres reported. Air Canada's 15% increase in scheduled capacity was slightly greater than their 12% increase in passenger-kilometres flown. CAIL increased by 4% in both categories. Both carriers combined their increases in passenger-kilometres with higher yields (passenger revenue per passenger-kilometre) on scheduled services. CAIL's yield increased by 5% while Air Canada's rose by 1%. As a result, both carriers improved their operating revenue by roughly 10%.

Principaux transporteurs - Rendement financier et d'exploitation

En 1994, Air Canada a connu une croissance plus rapide que celle de LACI, tant sur le plan de la capacité offerte que sur celui du nombre de passagers-kilomètres déclarés. L'augmentation de 15% de la capacité offerte par Air Canada sur les vols réguliers a été légèrement supérieure à la hausse de 12% des passagers-kilomètres parcourus. LACI a enregistré des augmentations de 4% dans les deux catégories. Les deux transporteurs ont combiné la hausse des passagers-kilomètres parcourus à une progression de leurs rendements (recettes-passagers par passager-kilomètre) sur les vols réguliers. Le rendement de LACI a progressé de 5%, alors que celui d'Air Canada a marqué une avance de 1%. Par conséquent, les deux transporteurs ont amélioré leurs recettes d'exploitation de 10% environ.

The two major carriers also reported similar performances in holding down expenses. The total of operating expenses and net interest (income minus expense) reported by Air Canada increased by only 2%, while CAIL reported a decrease of 1% in this amount. Although Air Canada increased their employment by 2%, they decreased their total wages by 2%. CAIL's employment dropped by 5%, but their wages increased by 2%. CAIL generated substantial savings from their 27% reduction in interest expenses.

For Air Canada, a similar year in terms of revenue generated was 1989. In 1994, they have 19% fewer employees and 28% less wages than in 1989. Although they have 29% fewer pilots than in 1989, the amount of wages paid to their pilots has only dropped by 13% since 1989.

CAIL's revenue would have been their highest ever, if not for the revised classification of how they report it (see Text Table 1). Compared to their previous record year for revenue, 1990, CAIL has 2% more employees, but a wage bill which is 19% less. They have 12% fewer pilots, with a 4% smaller pilot wage bill.

Several factors affected the changes in basic income reported by the major air carriers between 1993 and 1994. In 1993, Air Canada received a \$46 million fuel tax rebate, but paid out \$76 million in staff reduction expenses. The fact that they did neither of these things in 1994 accounted for \$30 million of the \$241 improvement in their basic income.

Major Carriers and Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1994

Text Table 2 below presents the operations of the Air Canada and CAIL affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data. Finally, market share is given as a proportion of the operations of these carriers only, not the entire industry.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air.

Figure 5 shows the percentage changes in scheduled passenger-kilometres flown by the four entities (two major carriers and two affiliate networks) over the last six years. The most apparent feature to note from this graph is the reduced volatility in recent years. Most of the volatility of the affiliates in the first few years was a result of structural changes, as Air Canada and CAIL gave up domestic scheduled routes in favour of these carriers. As noted, both Air Canada and CAIL reported increased output (passenger-kilometres) in 1994. The volume of output reported by the affiliates in the last three years was closely tied to the output of Air Canada and CAIL, and much less

Les deux principaux transporteurs ont également déclaré des résultats semblables sur le plan de la compression des dépenses. Le total des dépenses d'exploitation et des intérêts nets (revenus d'intérêts moins intérêts versés) a enregistré une faible hausse de 2% dans le cas d'Air Canada, et une baisse de 1% dans celui de LACI. Bien qu'Air Canada ait affiché une croissance de 2% du nombre d'emplois, ses charges salariales totales ont fléchi de 2%. Dans le cas de LACI, les emplois ont régressé de 5%, mais les charges salariales ont augmenté de 2%. LACI a réalisé des économies substantielles en réduisant de 27% ses frais d'intérêts.

Sur le plan des recettes, Air Canada a connu en 1994 une année semblable à 1989. Les effectifs de ce transporteur ont été inférieurs de 19% et les charges salariales ont été supérieures de 28% aux chiffres correspondants de 1989. Bien que le nombre de pilotes en 1994 ait été inférieur de 29% à celui de 1989, la rémunération qui leur a été versée n'a diminué que de 13% par rapport à 1989.

Les recettes déclarées par LACI auraient atteint un niveau inégalé en 1994 si la classification n'avait pas été révisée (voir le tableau explicatif 1). Comparativement à 1990, année où les recettes ont atteint un niveau sans précédent, les effectifs de ce transporteur ont été supérieurs de 2%, mais les charges salariales ont marqué un écart vers le bas de 19%. Le nombre de pilotes a été inférieur de 12%, et la rémunération qui leur a été versée, de 4%.

Plusieurs facteurs ont influé sur les variations du revenu de base déclaré par les principaux transporteurs aériens entre 1993 et 1994. En 1993, Air Canada a bénéficié d'une ristourne de 46 millions\$ au titre de la taxe sur le carburant, mais a versé 76 millions\$ en dépenses liées à la réduction des effectifs. Comme ce transporteur n'a reçu aucune ristourne et n'a pas engagé de dépenses pour la compression de son personnel en 1994, l'amélioration de 241 millions\$ de son revenu de base inclut 30 millions\$ à ce titre.

Principaux transporteurs et transporteurs affiliés et marché des services réguliers - 1994

Le tableau explicatif 2 ci-dessous présente les activités des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et de LACI. Les données relatives à ces groupes comprennent les principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées. Ce tableau contient des révisions apportées aux données trimestrielles diffusées antérieurement. Enfin, la part du marché est indiquée en proportion des activités de ces transporteurs seulement, et non de l'ensemble de l'industrie du transport aérien.

Pour les fins de ce tableau, les Liaisons d'Air Canada étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien se composaient d'Air Atlantic, de Calm Air, d'Inter-Canadien, d'Ontario Express et de Time Air.

La figure 5 montre les variations en pourcentage des passagers-kilomètres parcourus sur les vols réguliers par les quatre entités (deux principaux transporteurs et deux réseaux de sociétés affiliées) au cours des six dernières années. L'élément le plus apparent à noter dans ce graphique est la diminution de l'instabilité au cours des dernières années. L'instabilité des sociétés affiliées pendant les premières années a été surtout attribuable à des transformations structurales, Air Canada et LACI ayant abandonné leurs vols réguliers intérieurs au profit de ces transporteurs. Tel que noté, Air Canada et LACI ont déclaré une augmentation de leur production (en passagers-kilomètres) en 1994. Le volume de la production déclaré par les transporteurs

Text Table 2

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, 1994

Tableau explicatif 2

Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, 1994

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	11 262	6 932	3 944	2 885
Percentage change - Variation en pourcentage	%	6.0	1.2	5.2	-3.6
Market share - Part du marché	%	45.0	27.7	15.8	11.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	23 033	20 662	1 808	1 325
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.4	3.6	8.2	-0.8
Market share - Part du marché	%	49.2	44.1	3.9	2.8
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	36 708	30 313	3 592	2 811
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.1	3.9	2.9	-3.9
Market share - Part du marché	%	50.0	41.3	4.9	3.8
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	2 572	2 080	532	352
Percentage change - Variation en pourcentage	%	13.8	8.6	8.8	-0.5
Market share - Part du marché	%	46.5	37.6	9.6	6.4
Hours Flown - Heures de vol	'000	356	258	219	160
Percentage change - Variation en pourcentage	%	9.7	4.0	2.6	-11.6
Market share - Part du marché	%	35.9	26.0	22.0	16.1
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	15 206	9 817	18 194	6 829
Percentage change - Variation en pourcentage	%	5.8	-0.3	4.1	1.3
Market share - Part du marché	%	60.8	39.2	72.7	27.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	24 841	21 987	43 696	3 132
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.1	3.4	8.1	4.2
Market share - Part du marché	%	53.0	47.0	93.3	6.7
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	40 300	33 125	67 021	6 403
Percentage change - Variation en pourcentage	%	13.9	3.2	9.8	-0.2
Market share - Part du marché	%	54.9	45.1	91.3	8.7
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	3 103	2 432	4 652	883
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.9	7.2	11.4	4.9
Market share - Part du marché	%	56.1	43.9	84.0	16.0
Hours Flown - Heures de vol	'000	575	418	614	378
Percentage change - Variation en pourcentage	%	6.8	-2.6	7.2	-3.9
Market share - Part du marché	%	57.9	42.1	61.9	38.1

to structural changes. However, one of the Partners, Ontario Express, did drop many of its destinations, including all of its transborder operations in 1993, and reduced the number of aircraft in its fleet from 26 to 8. In 1994, there were several factors which probably prevented the affiliates from being as busy as they could have been. These factors included labour disputes and the grounding of ATR-42 aircraft used by the CAIL Partners in December.

affiliés au cours des trois dernières années a été étroitement lié à la production enregistrée par Air Canada et LACI, et beaucoup moins aux changements structuraux. Toutefois, l'un des partenaires, soit Ontario Express, a supprimé un grand nombre de ses destinations, notamment la totalité de ses activités transfrontalières en 1993, et a réduit sa flotte de 26 à 8 appareils. En 1994, plusieurs facteurs ont probablement empêché les transporteurs affiliés d'être aussi actifs qu'ils l'auraient pu. Parmi ces facteurs, mentionnons les conflits de travail et l'interdiction de vol imposée en décembre au ATR-42 utilisé par les partenaires de LACI.

Figure 5

**Percentage Change in Passenger-kilometres,
Major Carriers and Affiliates,
1989 - 1994**

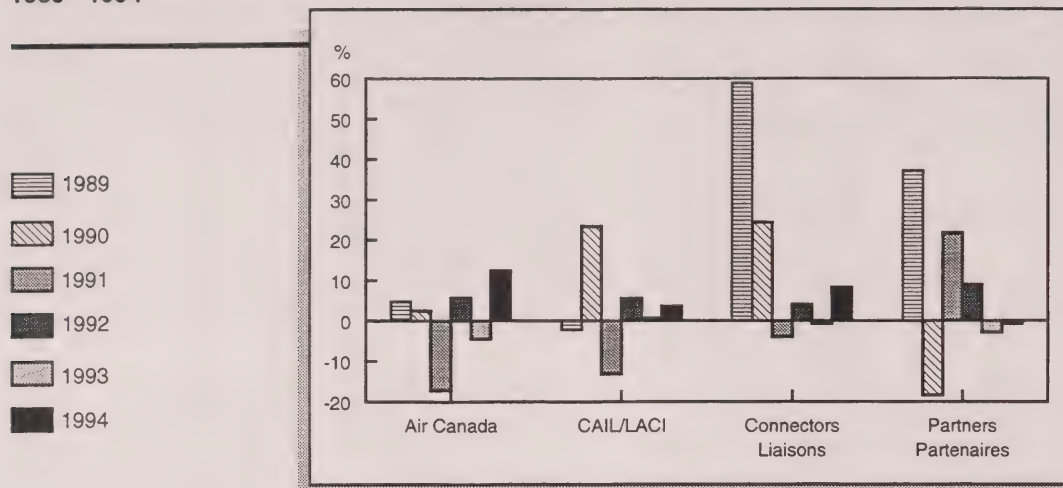


Figure 5

**Variation en pourcentage du nombre de
passagers-kilomètres, principaux transporteurs et
transporteurs affiliés,
1989 - 1994**

Competition For the Major Families

Text Table 3 examines market share for domestic passenger-kilometres by carriers which compete with the major scheduled carriers, using jet aircraft of 85 seats or more. Over the years 1988 to 1994, this group has included the scheduled operations of Nationair and Intair, as well as the charter operations of Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal Aviation, Skyservice and others. In this table, these carriers are referred to as the non-family group and their domestic passenger-kilometres flown are compared with those of the major carriers and their scheduled networks of affiliates.

In 1994, the non-family group grew by 7.3% in the domestic market, while the families grew by 5.3%. The difference in growth rates had almost no effect on market share held by the two groups.

La concurrence pour les groupes principaux

Le tableau explicatif 3 vise à examiner la part du marché en ce qui concerne les passagers-kilomètres intérieurs réalisés par les transporteurs qui font concurrence aux principaux transporteurs à services réguliers, en se servant des aéronefs à réaction de 85 sièges ou plus. Pendant la période 1988 à 1994, ce groupe a compris les opérations régulières de Nationair et d'Intair, ainsi que les opérations affrétées d'Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal Aviation, Skyservice et d'autres. Dans ce tableau, ces transporteurs sont regroupés sous la rubrique «groupe des transporteurs non affiliés» et les passagers-kilomètres intérieurs qu'ils ont réalisés ont été mis en comparaison avec ceux réalisés par les principaux transporteurs et leurs réseaux réguliers des transporteurs affiliés.

En 1994, le groupe des transporteurs non affiliés a augmenté de 7,3% dans le marché intérieur, tandis que les groupes principaux ont augmenté de 5,3%. La différence en taux de croissance n'a pratiquement pas eu d'impact sur la part du marché détenue par ces deux groupes.

Text Table 3

Domestic Operations (passenger-kilometres) of the Competing Air Carrier Groups, 1988-1994

Tableau explicatif 3

Activités intérieures (passagers-kilomètres) des groupes de transporteurs aériens en concurrence, 1988-1994

Year Année	Wardair	Non Family Group	Families	Share of Total - Part du total		
		Groupe des transporteurs non affiliés	Groupes	Wardair	Non Family Group	Families
					Groupes des transporteurs non affiliés	Groupes
		'000 000			%	
1988	2 242	23	21 422	9.5	0.1	90.4
1989	2 430	322	21 080	10.2	1.4	88.5
1990	...	1 305	22 416	...	5.5	94.5
1991	...	1 172	19 667	...	5.6	94.4
1992	...	1 543	19 884	...	7.2	92.8
1993	...	2 184	18 256	...	10.7	89.3
1994	...	2 342	19 233	...	10.9	89.1

Yields by Size of Hub

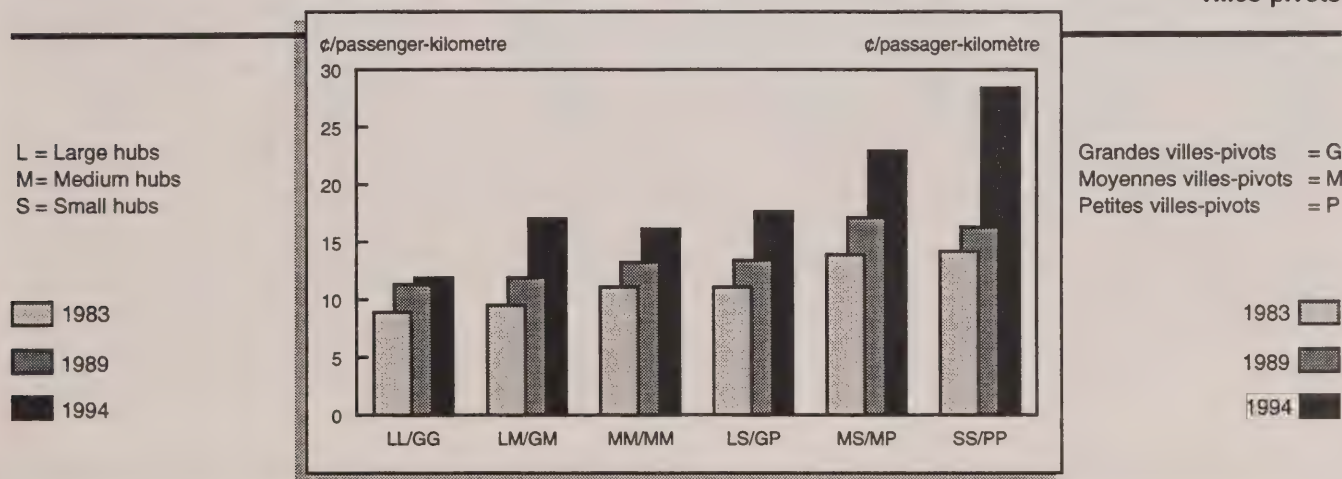
by Bradley Snider

Note to readers

In this article, cities are classified as "Large hubs", "Medium hubs", or "Small hubs" based on the scheduled domestic traffic of Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers. A large hub accounted for 10.0% or more of all enplanements of these carriers in a given year. A medium hub accounted for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, while a small hub enplaned between 0.5% and 2.0% (lower limit included) of that year's domestic scheduled passengers. For a list of cities included in each hub category in each year, see Text Table 4.

This article is a 12-year summary of domestic yields by hub category derived from the Fare Basis Survey. It shows that, from the beginning of the survey in 1983 to 1994, yield (revenue per passenger-kilometre) for travel between small hubs grew at a rate two and a half times greater than the rate of increase of yields for travel between large hubs. Since 1988, the year of deregulation, yields for travel between small hubs have grown at five times the rate for the largest hubs, despite the presence of significant competition.

Figure 6
Domestic scheduled yields between small hubs have risen faster than yields between medium or large hubs



Yields were consistently higher for small hubs

Since 1983, the hub combination "small-small" has always had the highest yields, while the combination "large-large" has always had the lowest. In 1983, however, the differences in yields between different sizes of hubs

Les revenus moyens selon la taille des villes-pivots

par Bradley Snider

Note aux utilisateurs

Dans cette étude, les villes sont classées comme «grandes villes-pivots», «moyennes villes-pivots», ou «petites villes-pivots» selon le niveau du trafic intérieur régulier des transporteurs aériens canadiens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II. Une grande ville-pivot est responsable de 10,0% ou plus de l'ensemble des embarquements de ces transporteurs dans une année donnée. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2,0% à 10,0% (borne inférieure incluse) des embarquements, alors qu'une petite ville-pivot accapare de 0,5% à 2,0% (borne inférieure incluse) des passagers réguliers intérieurs de l'année observée. Pour une liste des villes incluses dans chaque catégorie de villes-pivots pour chaque année, voir le tableau explicatif 4.

Cette étude résume, pour une période de 12 années, les revenus intérieurs moyens selon les catégories de villes-pivots dérivés à partir de l'Enquête sur la base tarifaire. L'étude montre que, depuis le début de l'enquête en 1983 jusqu'à 1994, le taux de progression du revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) pour les voyages entre les petites villes-pivots a été 2,5 fois supérieur à celui observé entre les grandes villes-pivots. Depuis 1988, l'année de la libéralisation, le taux de progression du revenu moyen pour les voyages entre les petites villes-pivots a été cinq fois supérieur à celui des grandes villes-pivots, malgré la présence d'une forte concurrence.

Figure 6
Les revenus moyens des services réguliers intérieurs entre les petites villes-pivots ont augmenté plus rapidement que ceux entre les moyennes ou grandes villes-pivots

Les revenus moyens des petites villes-pivots demeurent plus élevés

Depuis 1983, les revenus moyens les plus élevés sont invariablement observés dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit» et les plus faibles, dans la catégorie «grand-grand». Cependant, en 1983, les écarts dans les revenus moyens entre

were relatively small. For example, in 1983, the highest yield for "All Fares" was 14.2 cents for travel between small hubs, but this was only 5.3 cents greater than the lowest yield of 8.9 cents for travel among large hubs. The spread actually diminished up to 1988, when the highest yield was only 3.4 cents greater than the lowest yield. (See Text Table 5(a).)

The differences in yields between hub combinations increased rapidly after 1988, reaching a maximum in 1991, when the yield for travel between small hubs reached 35.4 cents, 3.3 times the average yield of 10.8 cents among the large hubs (see Text Table 5(b)). Since then, the spread has stabilized and even decreased slightly. In 1994, the yield for the combination "small-small" was 28.4 cents, two and a half times the 11.9 cent yield for the "large-large" combination. This is still twice the average spread of the pre-1988 period.

Yields for small hubs have grown at a greater rate

Between 1983 and 1994, the "All Fare" yields for travel between the large hubs have risen at an annual rate of 2.7% per year. This is well below the average annual inflation rate of 3.6% during this same period. In contrast, the "All Fare" yields for travel between small hubs increased at an average annual rate of 6.5% between 1983 and 1994, or 2.4 times the rate of increase for large hubs.

Since 1988, the "All Fare" yield for travel among small hubs has increased at a rate of 13.0% per year, or five times the 2.6% annual rate of increase for travel among large hubs.

This difference cannot be ascribed to a lack of competition at the small hubs in comparison to the large hubs. In 1983, the small hubs were mostly served by one major or regional carrier, as licensed by the Air Transport Committee of the then Canadian Transport Commission. In 1994, according to the National Transportation Agency 1994 Annual Review, both major carriers, or their affiliates, and some independent carriers provided scheduled services among the small hubs. In addition, at two of the small hubs (Regina and St. John's) charter carriers provided competing domestic services. This level of charter competition was, admittedly, somewhat less than that found at the large and medium hubs, all of which had competing domestic services from charter carriers.

Changing prices caused by changing markets

The observed rise in price per passenger-kilometre is better explained by the changing economics of domestic passenger traffic, where two developments in particular stand out; first, the declining numbers of domestic passengers, and secondly, the ending of cross-subsidization.

les différentes tailles de villes-pivots étaient relativement petits. En 1983, par exemple, pour le groupe tarifaire «tous les tarifs», le revenu moyen le plus élevé était de 14,2 cents pour les voyages entre les petites villes-pivots, soit une différence de seulement 5,3 cents par rapport au revenu moyen le plus faible (8,9 cents) qui fut obtenu pour les voyages entre les grandes villes-pivots. L'écart a diminué jusqu'en 1988, quand le revenu moyen le plus élevé était de seulement 3,4 cents supérieur à celui du plus faible. (Voir le tableau explicatif 5(a).)

Les différences dans les revenus moyens entre les catégories de villes-pivots se sont accrues rapidement depuis 1988, atteignant un sommet en 1991, quand le revenu moyen pour les voyages entre les petites villes-pivots a atteint 35,4 cents, soit 3,3 fois le revenu moyen de 10,8 cents entre les grandes villes-pivots (voir le tableau explicatif 5(b)). Depuis lors, l'écart s'est stabilisé, et a même légèrement régressé. En 1994, le revenu moyen pour la catégorie «petit-petit» était de 28,4 cents, 2,5 fois le revenu moyen de 11,9 cents pour la catégorie «grand-grand». Cet écart représente encore le double de celui de la période antérieure à 1988.

Les revenus moyens pour les petites villes-pivots ont progressé plus rapidement

Entre 1983 et 1994, les revenus moyens du groupe tarifaire «tous les tarifs» pour les voyages entre les grandes villes-pivots ont augmenté à un taux annuel de 2,7% par année. Ceci est bien inférieur au taux d'inflation annuel moyen de 3,6% enregistré au cours de cette période. Par ailleurs, les revenus moyens du groupe tarifaire «tous les tarifs» pour les voyages entre les petites villes-pivots ont augmenté à un taux annuel moyen de 6,5% entre 1983 et 1994, soit un taux de croissance de 2,4 fois supérieur à celui des grandes villes-pivots.

Depuis 1988, le revenu moyen du groupe tarifaire «tous les tarifs» pour les voyages entre les petites villes-pivots s'est accru à un taux annuel de 13,0%, soit cinq fois le taux d'augmentation annuel de 2,6% pour les voyages entre les grandes villes-pivots.

Cette différence ne peut être attribuée à un manque de concurrence dans les petites villes-pivots en comparaison des grandes villes-pivots. En 1983, les petites villes-pivots étaient principalement desservies par un seul transporteur principal ou régional, tel qu'autorisé par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports qui existait à cette époque. En 1994, selon l'Examen annuel de 1994 de l'Office national des transports, toutes les petites villes-pivots étaient desservies, au titre des services réguliers, par les deux principaux transporteurs, ou leurs sociétés affiliées, et par quelques transporteurs indépendants. De plus, les sociétés d'affrètement ont offert des services intérieurs concurrentiels à deux des petites villes-pivots (Regina et St. John's). Ce niveau de concurrence de la part des sociétés d'affrètement était, de l'aveu général, un peu moins élevé que celui des grandes et moyennes villes-pivots. Dans chacune de celles-ci, les sociétés d'affrètement ont exploité des services intérieurs concurrentiels.

Les variations des prix suivent les variations des marchés

Une meilleure explication des hausses observées dans les prix par passager-kilomètre est la transformation de la structure économique du marché intérieur, où deux faits se dégagent en particulier; premièrement, le déclin du nombre de passagers intérieurs, et deuxièmement, la fin des subventions horizontales.

The decline in domestic passenger numbers means that the economies of scale are working against domestic travel, and in particular travel among small hubs. The Domestic Passenger Origin and Destination Survey shows that between 1980 and 1993, total domestic passenger traffic decreased in absolute terms by 21.5%. In terms of market share in comparison to international traffic, domestic travel declined from 50.3% to only 34.9% of all traffic. Traffic among the small hubs has decreased by even more than this. The Domestic Passenger Origin and Destination Survey shows a 39.5% decrease in travel between the small hubs over this same period. This means that the fixed costs borne by each traveller between small hubs has increased by more than those travelling among large and medium hubs.

This increase in unit costs has been compounded by the ending of cross-subsidization. Under regulation, airlines were expected to provide services at comparable rates per kilometre to most of their destinations, using revenue from profitable routes to subsidize losses incurred on uneconomic routes. Since deregulation, yields and prices have tended to move to levels that recover the full economic cost of providing the service. For travel between large hubs, this has meant increases in yields less than inflation, while yields for travel among medium and small hubs have seen large real increases.

Le déclin du nombre de passagers intérieurs signifie que les économies d'échelle ne fonctionnent plus en faveur des voyages intérieurs, et en particulier pour les voyages entre les petites villes-pivots. L'Enquête sur l'origine et la destination des passagers intérieurs montre, qu'entre 1980 et 1993, le trafic intérieur total de passagers a diminué de 21,5% en termes absolus. Sur le plan des parts du marché, la part du marché intérieur sur l'ensemble du trafic (intérieur et international) a diminué de 50,3% en 1980 à 34,9% en 1993. Le trafic entre les petites villes-pivots a régressé davantage au cours de cette période, soit 39,5% selon l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers intérieurs. Ceci signifie que les coûts fixes payés par chaque passager entre les petites villes-pivots ont enregistré des gains supérieurs aux coûts payés par les passagers entre les grandes et moyennes villes-pivots.

L'augmentation des coûts unitaires a été aggravée par la fin des subventions horizontales. À l'ère de la réglementation, les compagnies aériennes devaient fournir des services en utilisant des taux comparables sur la plupart de leurs routes. Elles utilisaient alors les recettes des routes rentables pour subventionner les pertes encourues sur les routes non-rentables. Depuis la libéralisation, les revenus moyens et les prix se sont déplacés vers des niveaux qui reflètent les coûts économiques réels des services offerts. Pour les voyages entre les grandes villes-pivots, les augmentations des revenus moyens ont été moindres que celles du taux d'inflation, alors que les revenus moyens pour les voyages entre les moyennes et petites villes-pivots ont subi de fortes hausses en termes réels.

Text Table 4

Classification of Cities by Hub Category, 1983-1994

	1983-1989	1990	1991	1992	1993	1994
Large/Grand	Montréal Toronto Vancouver	Montréal Toronto Vancouver	Calgary Toronto Vancouver	Calgary Toronto Vancouver	Calgary Toronto Vancouver	Calgary Toronto Vancouver
Medium/Moyen	Calgary Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg	Calgary Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg	Montréal Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg	Montréal Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg	Montréal Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg Victoria	Montréal Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg Victoria
Small/Petit	Fredericton Kelowna Moncton Prince George Québec Regina Saint John Saskatoon St. John's Thunder Bay Victoria Windsor	Kelowna Prince George Québec Regina Saskatoon St. John's Thunder Bay	Kelowna Prince George Regina Saskatoon St. John's Thunder Bay Victoria	Kelowna Prince George Regina Saskatoon St. John's Thunder Bay Victoria	Kelowna Prince George Québec Regina Saskatoon St. John's Thunder Bay	Kelowna Prince George Québec Regina Saskatoon St. John's Thunder Bay

Tableau explicatif 4

Classification des villes par catégorie de villes-pivots, 1983-1994

Text Table 5(a)

Yields on Domestic Scheduled Services by Hub Category and Fare Type Group - Level I Air Carriers, 1983-1988¹

Tableau explicatif 5(a)

Les revenus moyens des services intérieurs réguliers selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens de niveau I, 1983-1988¹

Hub Category	1983	1984	1985	1986	1987	1988	Change 1988/1983 Variation
Catégorie de villes-pivots	Cents per passenger-kilometre - Cents par passager-kilomètre						%
All fares - Tous les tarifs							
Large-large/Grand-grand	8.9	9.4	10.1	9.9	10.7	10.2	14.6
Large-medium/Grand-moyen	9.5	9.7	10.1	10.4	11.1	10.7	12.6
Large-small/Grand-petit	11.1	10.9	11.4	11.4	12.4	12.1	9.0
Medium-medium/Moyen-moyen	11.1	11.2	11.7	11.8	12.5	12.0	8.1
Medium-small/Moyen-petit	13.9	13.7	14.3	14.8	15.0	14.8	6.5
Small-small/Petit-petit	14.2	13.0	12.6	14.3	11.8	13.6	-4.2
First class-Première classe							
Large-large/Grand-grand	17.2	16.9	17.3	16.7	16.5	19.7	14.5
Large-medium/Grand-moyen	18.1	17.8	17.9	18.2	17.9	19.7	8.8
Large-small/Grand-petit	18.0	16.9	17.7	18.7	14.1	17.1	-5.0
Medium-medium/Moyen-moyen	18.7	18.3	18.2	18.7	15.4	17.9	-4.3
Medium-small/Moyen-petit	21.5	19.8	19.8	20.2	18.0	18.8	-12.6
Small-small/Petit-petit	22.2	23.7	--	16.0	--	--	...
Business class-Classe affaires							
Large-large/Grand-grand	..	..	..	..	..	..	..
Large-medium/Grand-moyen	..	..	..	..	..	..	..
Large-small/Grand-petit	..	..	..	..	..	..	..
Medium-medium/Moyen-moyen	..	..	..	..	..	..	..
Medium-small/Moyen-petit	..	..	..	..	..	..	..
Small-small/Petit-petit	..	..	..	..	..	..	..
Economy-Économique ²							
Large-large/Grand-grand	13.8	14.7	15.3	15.5	16.4	17.7 (18.9) ³	28.3
Large-medium/Grand-moyen	13.4	14.4	15.1	15.9	16.7	18.1 (18.5)	35.1
Large-small/Grand-petit	14.8	15.7	16.6	17.3	18.2	19.1 (19.5)	29.1
Medium-medium/Moyen-moyen	14.4	15.4	16.3	17.2	18.2	19.3 (19.8)	34.0
Medium-small/Moyen-petit	17.3	18.0	19.1	19.9	20.8	21.8 (22.0)	26.0
Small-small/Petit-petit	19.3	19.6	18.5	21.1	18.1	22.9 (22.9)	18.7
Discounted-Réduit							
Large-large/Grand-grand	5.9	6.4	7.1	7.3	7.5	7.4	25.4
Large-medium/Grand-moyen	6.8	6.8	7.3	7.9	8.1	7.7	13.2
Large-small/Grand-petit	8.3	8.0	8.8	9.1	9.7	9.3	12.1
Medium-medium/Moyen-moyen	7.3	7.3	7.9	8.2	8.1	7.9	8.2
Medium-small/Moyen-petit	10.4	9.9	10.7	11.2	10.6	10.6	1.9
Small-small/Petit-petit	11.1	9.8	10.3	11.2	8.5	10.1	-9.0

¹ For the years 1983 to 1986, the following carriers were included: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines. For 1987 and 1988, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and Wardair were included.

¹ Pour les années 1983 à 1986, les transporteurs suivants étaient inclus: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines. Pour 1987 et 1988, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et Wardair étaient inclus.

² Includes business class fares, 1983-1988.

² Comprend la classe affaires, 1983-1988.

³ Excludes business class fares.

³ Exclut la classe affaires.

Text Table 5(b)

**Yields on Domestic Scheduled Services by Hub
Category and Fare Type Group - Level I Air Carriers,
1989-1994⁴**

Tableau explicatif 5(b)

**Les revenus moyens des services intérieurs réguliers
selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire -
Transporteurs aériens de niveau I, 1989-1994⁴**

Hub Category	1989	1990	1991	1992	1993	1994	Change 1994/1983 Variation	Change 1994/1988 Variation
Catégorie de villes-pivots								
	Cents per passenger-kilometre - Cents par passager-kilomètre						%	%
All fares - Tous les tarifs								
Large-large/Grand-grand	11.3	12.1	10.8	10.3	11.5	11.9	33.7	16.7
Large-medium/Grand-moyen	11.9	13.1	14.6	13.9	16.2	17.0	78.9	58.9
Large-small/Grand-petit	13.4	13.7	16.7	16.2	17.0	17.6	58.6	45.5
Medium-medium/Moyen-moyen	13.2	14.7	15.9	15.5	16.6	16.1	45.0	34.2
Medium-small/Moyen-petit	17.1	19.3	19.8	19.1	23.5	22.9	64.7	54.7
Small-small/Petit-petit	16.3	30.8	35.4	30.5	29.9	28.4	100.0	108.8
First class-Première classe								
Large-large/Grand-grand	20.8	23.2	25.9	23.2	22.5	20.9	21.5	6.1
Large-medium/Grand-moyen	21.2	23.9	28.7	31.3	25.2	25.2	39.2	27.9
Large-small/Grand-petit	18.1	20.3	26.9	23.5	24.0	24.8	37.8	45.0
Medium-medium/Moyen-moyen	20.1	22.5	23.1	**	24.7	25.3	35.3	41.3
Medium-small/Moyen-petit	18.7	23.4	**	**	28.9	30.8	43.3	63.8
Small-small/Petit-petit	10.9	**	--	--	--	--	...	...
Business class-Classe affaires								
Large-large/Grand-grand	18.3	20.2	21.3	21.4	23.7	24.2	...	50.3
Large-medium/Grand-moyen	19.3	21.4	24.1	25.6	28.0	29.0	...	65.7
Large-small/Grand-petit	19.0	21.0	23.5	24.0	26.4	27.2	...	62.9
Medium-medium/Moyen-moyen	19.2	21.7	25.7	25.8	27.9	27.7	...	62.9
Medium-small/Moyen-petit	23.3	26.7	28.6	27.5	33.9	34.4	...	66.2
Small-small/Petit-petit	36.2	42.1	46.1	49.2	47.9	55.6	...	...
Economy-Économique ⁵								
Large-large/Grand-grand	20.5	19.8	19.1	17.6	21.1	23.7	71.7	25.4
Large-medium/Grand-moyen	20.1	21.6	25.2	23.9	27.9	29.9	123.1	61.6
Large-small/Grand-petit	21.2	22.9	30.1	29.1	30.1	32.3	118.2	65.6
Medium-medium/Moyen-moyen	20.8	23.3	23.6	23.7	25.7	26.3	82.6	32.8
Medium-small/Moyen-petit	24.4	27.8	29.2	27.9	34.4	35.7	106.4	62.3
Small-small/Petit-petit	28.0	37.5	43.5	43.0	42.3	42.8	121.8	86.9
Discounted-Réduit								
Large-large/Grand-grand	8.0	9.1	8.5	8.1	8.4	8.7	47.5	17.6
Large-medium/Grand-moyen	8.7	9.8	11.2	10.9	12.2	12.8	88.2	66.2
Large-small/Grand-petit	10.3	10.5	13.0	12.8	12.1	12.3	48.2	32.3
Medium-medium/Moyen-moyen	8.9	9.9	11.8	11.5	11.1	10.9	49.3	38.0
Medium-small/Moyen-petit	12.2	13.5	14.5	13.9	16.4	15.9	52.9	50.0
Small-small/Petit-petit	11.7	16.9	24.6	21.1	18.5	18.8	69.4	86.1

⁴ For 1989, the following carriers were included: Air Canada, CAIL and Wardair. For 1990, only Air Canada and CAIL were included, while from 1991 to 1992, the carriers included were: Air BC, Air Canada, CAIL and Time Air. For 1993 and 1994, Air BC, Air Canada, CAIL, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air were included.

⁵ Pour l'année 1989, les transporteurs suivants étaient inclus: Air Canada, LACI et Wardair. Pour l'année 1990, seulement Air Canada et LACI étaient inclus, alors que pour les années 1991 et 1992, les transporteurs inclus étaient: Air BC, Air Canada, LACI et Time Air. Pour 1993 et 1994, Air BC, Air Canada, Inter-Canadien, LACI, Ontario Express et Time Air étaient inclus.

⁵ Excludes business class fares, 1989-1994.

⁵ Exclut la classe affaires, 1989-1994.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

Title	Titre	Catalogue
Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bilingual Ten issues/year.	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bilingue Dix numéros/année.	50-002
Air Carrier Operations in Canada, Quarterly, Bilingual	Opérations des transporteurs aériens au Canada, Trimestriel, Bilingue	51-002
Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, Monthly, Bilingual	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, Mensuel, Bilingue	51-004
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Quarterly, Bilingual	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Trimestriel, Bilingue	51-005
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, Annuel, Bilingue	51-204
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, Annuel, Bilingue	51-205
Canadian Civil Aviation, Annual, Bilingual	Aviation civile canadienne, Annuel, Bilingue	51-206
Air Charter Statistics. Annual, Bilingual	Statistique des affrètements aériens, Annuel, Bilingue	51-207
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Occasional, issued in 1993.	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation Civil Aviation, civile, Hors Série, publiée en 1993.	51-501 E/F
Railway Carloadings, Monthly, Bilingual	Chargements ferroviaires, Mensuel, Bilingue	52-001
Railway Operating Statistics, Monthly, Bilingual	Statistique de l'exploitation ferroviaire, Mensuel, Bilingue	52-003
Rail In Canada, Annual, Bilingual	Le transport ferroviaire au Canada, Annuel, Bilingue	52-216
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Annual, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Annuel, Bilingue	53-215
Road Motor Vehicles: Fuel Sales, Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, Annuel, Bilingue	53-218
Road Motor Vehicles: Registrations, Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Immatriculations, Annuel, Bilingue	53-219
Trucking in Canada, Annual, Bilingual	Le camionnage au Canada, Annuel, Bilingue	53-222
Shipping in Canada, Annual, Bilingual	Le transport maritime au Canada, Annuel, Bilingue	54-205

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Section 1 THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1994

Section 1 REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1994

		Total					
		1993	1994	Change Variation			
					%		
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.103	0.106	2.9			
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.333	0.322	-3.3			
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.828	0.852	2.9			
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	153 149	169 950	11.0			
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	96.67	104.23	...			
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	98.15	115.99	...			
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	-4.94	5.98	...			
		Air Canada		Canadian			
		1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
						%	%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.110	0.112	1.8	0.096	0.101	5.2
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.332	0.305	-8.1	0.335	0.345	3.0
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.859	0.872	1.5	0.793	0.828	4.4
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	149 618	163 321	9.2	157 535	178 719	13.4
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	97.48	105.60	8.3	95.74	102.62	7.2
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	105.26	108.44	3.0	83.75	136.73	63.3
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	-2.76	7.57	...	-10.49	2.52	...

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,
1994

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1994

		1993	1994	Change Variation %
Population of Canada – Population du Canada	'000	28 866.0	28 973.0	0.4
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	14 663.0	14 832.0	1.2
Disposable income ¹ – Revenu disponible ¹	\$'000'000	488 462	497 357	1.8
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	16 921.7	17 166.2	1.4
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	..³	.. ³	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	577.9	550.5	-4.7
Average spending per trip (including fares) – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	..³	.. ³	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 340.0	1 449.9	8.2
Average cost of air fares (Level I carriers) ⁴ – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) ⁴				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	191.4	199.7	4.3
– International travel – Voyages internationaux	\$	350.7	382.2	9.0
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		130.4	130.7	0.2
– Transportation – Transports		125.7	131.3	4.5
– Public transportation – Transport public		140.5	147.6	5.1
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	134.0	137.7	2.8
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		147.7	153.0	3.6
– International travel – Voyages internationaux		112.3	119.9	6.8
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		113.1	117.7	4.1
– Transport industry – Industrie du transport		99.8	106.8	7.0
– Air transportation – Transport aérien		67.5	69.4	2.9
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	11.4	10.9	-4.8

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

¹ Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.² Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.³ This figure is not available for the years 1993 and 1994. For 1992, the per capita trip spending totaled \$520 and the average spending per trip, \$101. – Ce chiffre n'est pas disponible pour les années 1993 et 1994. Au cours de l'année 1992, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$520 et les dépenses moyennes par voyage, \$101.⁴ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Source: Canadian Economic Observer – L'observateur économique canadien.

Part I
COMMERCIAL AVIATION

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, 1994

Partie I
AVIATION COMMERCIALE

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, 1994

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	98	93	-5.1	244	232	-4.9
Passengers – Passagers	31 139	32 476	4.3	31 483	32 863	4.4
Goods carried – Marchandises transportées kg	625 635	650 288	3.9	653 340	683 584	4.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	60 675 713	65 639 768	8.2	60 752 162	65 739 173	8.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	6 067 571	6 563 977	8.2	6 075 216	6 573 917	8.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 636 198	1 790 004	9.4	1 646 108	1 798 639	9.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	7 703 769	8 353 981	8.4	7 721 324	8 372 556	8.4
Hours flown – Heures de vol	1 514	1 567	3.5	1 989	2 100	5.5
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	25 288	26 046	3.0	25 348	26 109	3.0
Goods carried – Marchandises transportées kg	520 736	515 247	-1.1	522 326	516 712	-1.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	43 876 470	47 184 677	7.5	43 887 217	47 196 369	7.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	4 387 647	4 718 468	7.5	4 388 722	4 719 637	7.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 564 560	1 661 603	6.2	1 564 809	1 661 866	6.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	5 952 207	6 380 071	7.2	5 953 531	6 381 503	7.2
Hours flown – Heures de vol	1 152	1 180	2.4	1 167	1 193	2.3
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	5 851	6 430	9.9	6 135	6 754	10.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	104 899	135 041	28.7	131 014	166 872	27.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	16 799 243	18 455 091	9.9	16 864 946	18 542 804	9.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 679 924	1 845 509	9.9	1 686 495	1 854 280	9.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	71 637	128 401	79.2	81 299	136 773	68.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 751 562	1 973 910	12.7	1 767 793	1 991 053	12.6
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	361	387	7.0	508	543	6.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	39.5	315	363	15.5
Hours flown: total – Heures de vol: total	362	387	7.0	823	907	10.2

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1994

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1994

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	20 769	2.9	5 961	3.5	6 132	10.7
Goods carried – Marchandises transportées kg	443 601	5.1	70 882	-7.8	169 102	9.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	22 466 197	5.6	11 056 373	2.4	32 216 603	12.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 246 620	5.6	1 105 637	2.4	3 221 660	12.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	540 366	4.3	171 930	-8.1	1 086 343	15.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 786 986	5.4	1 277 567	0.8	4 308 004	13.1
Hours flown – Heures de vol	1 631	3.9	212	8.5	257	14.2
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	18 636	1.9	4 060	6.2	3 412	5.5
Goods carried – Marchandises transportées kg	305 632	-4.6	45 023	-10.6	166 058	9.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	19 598 257	5.2	6 632 033	6.9	20 966 079	10.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 959 826	5.2	663 203	6.9	2 096 608	10.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	443 000	-6.1	146 250	-10.6	1 072 616	15.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 402 826	3.0	809 453	3.3	3 169 224	11.8
Hours flown – Heures de vol	888	-0.1	153	9.6	152	9.9
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	2 133	12.6	1 901	-1.9	2 720	18.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	137 969	35.8	25 859	-2.4	3 044	4.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 867 940	8.4	4 424 340	-3.8	11 250 524	16.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	286 794	8.4	442 434	-3.8	1 125 052	16.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	97 366	111.5	25 680	8.5	13 727	18.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	384 160	23.6	468 114	-3.2	1 138 780	17.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	409	5.8	60	5.8	75	14.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	334	13.6	-	-	30	40.9
Hours flown: total – Heures de vol: total	742	9.2	60	5.8	104	21.0

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1994**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1994**

		Total		Change
		1993	1994	Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		18 871	19 521	3.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	408 834	391 313	-4.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		43 752 219	46 751 100	6.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 375 222	4 675 110	6.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 492 646	1 589 387	6.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		5 867 868	6 264 497	6.8
Hours flown – Heures de vol		616	653	6.0
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		17 476	18 194	4.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	406 999	389 769	-4.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		40 426 448	43 695 531	8.1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		61 063 175	67 021 340	9.8
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	66.20	65.20	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 042 645	4 369 553	8.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 486 607	1 583 789	6.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		5 529 252	5 953 342	7.7
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		9 199 817	10 019 079	8.9
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	60.10	59.42	...
Hours flown – Heures de vol		573	614	7.2
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		1 394	1 327	-4.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 836	1 544	-15.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 325 771	3 055 569	-8.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		332 577	305 557	-8.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		6 039	5 598	-7.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		338 616	311 155	-8.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		43	39	-10.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		43	39	-10.4

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1994 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1994 – fin**

	Air Canada			Canadian		
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	11 238	11 774	4.8	7 632	7 746	1.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 250 802	228 725	-8.8	158 032	162 589	2.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	22 156 747	24 391 081	10.1	21 595 472	22 360 019	3.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 215 675	2 439 108	10.1	2 159 547	2 236 002	3.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	857 385	920 160	7.3	635 260	669 227	5.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	3 073 060	3 359 268	9.3	2 794 807	2 905 229	4.0
Hours flown – Heures de vol	340	369	8.8	276	283	2.5
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	10 625	11 262	6.0	6 852	6 932	1.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 249 323	227 373	-8.8	157 676	162 396	3.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	20 491 238	23 033 199	12.4	19 935 210	20 662 332	3.6
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	31 891 514	36 708 244	15.1	29 171 661	30 313 097	3.9
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	% 64.25	62.75	...	68.34	68.16	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 049 124	2 303 320	12.4	1 993 521	2 066 233	3.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	851 989	915 002	7.4	634 618	668 787	5.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 901 113	3 218 322	10.9	2 628 139	2 735 020	4.1
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	4 967 447	5 654 765	13.8	4 232 370	4 364 313	3.1
Weight load factor – Coefficient de chargement	% 58.40	56.91	...	62.10	62.67	...
Hours flown – Heures de vol	325	356	9.7	248	258	4.0
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	614	512	-16.5	781	815	4.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg 1 479	1 352	-8.6	356	192	-46.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	1 665 508	1 357 882	-18.5	1 660 263	1 697 687	2.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	166 551	135 788	-18.5	166 026	169 769	2.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	5 396	5 158	-4.4	642	440	-31.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	171 947	140 946	-18.0	166 669	170 209	2.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	15	13	-10.8	28	25	-10.2
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total	15	13	-10.8	28	25	-10.2

Table 2.4

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1994

Tableau 2.4

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux II-IV, 1994

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	17	-10.5	72	-4.0	139	-4.8
Passengers – Passagers	10 562	-0.1	2 393	41.3	387	12.5
Goods carried – Marchandises transportées kg	139 323	29.7	119 651	9.4	33 297	20.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	14 728 932	-3.4	4 159 736	148.8	99 405	30.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 472 893	-3.4	415 974	148.8	9 941	30.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	136 840	53.8	63 777	16.8	8 635	-12.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 609 733	-0.3	479 750	116.3	18 575	5.8
Hours flown – Heures de vol	557	-2.0	358	8.3	533	12.1
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	7 201	0.1	651	4.9	63	5.7
Goods carried – Marchandises transportées kg	49 565	5.6	75 914	13.7	1 465	-7.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	3 289 181	0.6	199 965	10.2	11 692	8.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	328 918	0.6	19 997	10.2	1 169	8.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	31 199	-8.3	46 615	6.1	263	5.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	360 117	-0.2	66 612	7.3	1 432	8.2
Hours flown – Heures de vol	438	-3.7	127	2.5	13	-7.6
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	3 361	-0.7	1 742	62.3	324	13.9
Goods carried – Marchandises transportées kg	89 758	48.4	43 738	2.7	31 831	21.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	11 439 751	-4.5	3 959 770	165.7	87 713	33.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 143 975	-4.5	395 977	165.7	8 771	33.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	105 642	92.2	17 161	61.2	8 372	-13.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 249 617	-0.3	413 138	158.7	17 143	5.6
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	118	4.9	230	11.8	156	6.7
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	--	39.5	363	15.4
Hours flown: total – Heures de vol: total	118	4.9	230	11.8	520	12.7

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.5

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province
and Territory – Canadian Air Carriers Levels I-IV,
1994

Tableau 2.5

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par
province et territoire – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux I-IV, 1994

	1993	1994	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	59	55	-6.8
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	14 587	14 665	0.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	37	22	-40.5
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	2 300	1 756	-23.7
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	1 409	1 322	-6.2
Quebec – Québec	44 208	44 184	-0.1
Ontario	17 676	16 659	-5.8
Manitoba	10 869	10 184	-6.3
Saskatchewan	1 962	1 851	-5.7
Alberta	37 898	45 035	18.8
British Columbia – Colombie-Britannique	120 696	150 392	24.6
Yukon	5 527	6 939	25.5
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	44 254	48 332	9.2
Total	301 423	341 341	13.2
International	21 152	29 805	40.9
Total	322 575	371 146	15.1

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1994

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1994

	1993	1994	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	5 792 261	6 335 497	9.4
– Passengers – Passagers	5 180 855	5 705 202	10.1
– Goods – Marchandises	611 406	630 294	3.1
Charter services – Services d'affrètement	1 439 459	1 714 518	19.1
– Passengers – Passagers	1 237 154	1 484 847	20.0
– Goods – Marchandises	202 305	229 671	13.5
Other flying services – Autres services aériens	55 796	66 743	19.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	2 481	1 227	-50.5
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	245 260	257 853	5.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	7 535 257	8 375 839	11.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	177 787	231 561	30.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	2 703 104	2 878 987	6.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	908 318	1 037 781	14.3
General services and administration – Services généraux et administration	3 396 622	3 452 092	1.6
Depreciation – Dépréciation	362 651	362 839	0.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	7 548 483	7 963 260	5.5
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(13 226)	412 579	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	54 829	62 796	14.5
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	38 095	93 449	145.3
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	392 798	392 335	-0.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(256 263)	43 462	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(572 227)	(220 140)	-61.5
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(585 452)	192 439	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	19 000	50 898	167.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(604 452)	141 541	...

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1994**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1994**

	Total		Change Variation
	1993	1994	
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	4 671 249	5 162 072	10.5
– Passengers – Passagers	4 175 966	4 651 712	11.4
– Goods – Marchandises	495 283	510 361	3.0
Charter services – Services d'affrètement	185 819	172 602	-7.1
– Passengers – Passagers	184 850	171 710	-7.1
– Goods – Marchandises	969	892	-7.9
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	160 866	163 026	1.3
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	5 017 934	5 497 700	9.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	114 068	130 334	14.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 649 346	1 716 412	4.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	447 600	521 076	16.4
General services and administration – Services généraux et administration	2 728 608	2 669 258	-2.2
Depreciation – Dépréciation	250 903	237 447	-5.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 190 525	5 274 527	1.6
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(172 591)	223 173	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	49 889	61 161	22.6
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	33 113	88 854	168.3
Interest expenses – Intérêts versés	304 489	309 442	1.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(241 863)	41 454	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(463 350)	(117 972)	-74.5
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(635 942)	105 201	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(13 838)	5 417	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(622 104)	99 784	...

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1994 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1994 – fin**

	Air Canada			Canadian		
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	2 543 250	2 851 277	12.1	2 127 999	2 310 795	8.6
– Passengers – Passagers	2 260 756	2 571 770	13.8	1 915 210	2 079 942	8.6
– Goods – Marchandises	282 494	279 507	-1.1	212 789	230 853	8.5
Charter services – Services d'affrètement	96 327	77 195	-19.9	89 492	95 407	6.6
– Passengers – Passagers	95 358	76 303	-20.0	89 492	95 407	6.6
– Goods – Marchandises	969	892	-7.9	-	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	76 255	80 259	5.3	84 611	82 766	-2.2
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 715 833	3 008 732	10.8	2 302 101	2 488 968	8.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	102 146	107 885	5.6	11 922	22 449	88.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	811 294	905 915	11.7	838 052	810 497	-3.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	277 846	324 131	16.7	169 754	196 944	16.0
General services and administration – Services généraux et administration	1 456 907	1 389 735	-4.6	1 271 700	1 279 522	0.6
Depreciation – Dépréciation	137 819	121 464	-11.9	113 084	115 983	2.6
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	2 786 013	2 849 131	2.3	2 404 513	2 425 396	0.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(70 180)	159 601	...	(102 411)	63 573	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	36 718	60 217	64.0	13 171	945	-92.8
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	29 752	69 034	132.0	3 361	19 820	489.8
Interest expenses – Intérêts versés	198 499	226 081	13.9	105 990	83 362	-21.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(139 065)	69 956	...	(102 799)	(28 502)	-72.3
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(271 093)	(26 873)	-90.1	(192 257)	(91 099)	-52.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(341 273)	132 727	...	(294 668)	(27 526)	-90.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(15 245)	3 850	...	1 407	1 567	11.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(326 028)	128 878	...	(296 075)	(29 094)	-90.2

Table 3.3

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1994**

Tableau 3.3

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux II-IV, 1994**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	1 032 202	4.0	124 687	11.3	16 535	2.7
– Passengers – Passagers	951 902	3.9	86 959	16.1	14 630	3.2
– Goods – Marchandises	80 299	4.2	37 728	1.6	1 906	-0.9
Charter services – Services d'affrètement	601 099	2.9	328 325	53.4	612 492	34.4
– Passengers – Passagers	543 138	-1.4	294 165	65.2	475 833	47.0
– Goods – Marchandises	57 961	73.5	34 160	-5.2	136 659	3.6
Other flying services – Autres services aériens	21 835	11.0	20 970	4.3	23 937	49.4
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	x ¹	...	250	43.7
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	40 223	20.9	41 821	3.1	13 760	30.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 695 359	4.0	515 804	32.6	666 975	33.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	13 718	-3.9	11 183	23.4	76 327	89.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	648 171	-2.3	250 535	33.9	263 870	29.8
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	274 360	4.1	91 739	13.7	150 606	29.3
General services and administration – Services généraux et administration	570 512	10.5	109 263	48.0	103 059	32.3
Depreciation – Dépréciation	67 265	2.5	23 328	25.4	34 799	26.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 574 026	3.3	486 047	31.7	628 660	35.0
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	121 334	13.8	29 757	49.2	38 315	16.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(1 311)	...	2 945	-32.1	-	-
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	3 079	-27.7	1 516	108.8	-	-
Interest expenses – Intérêts versés	73 536	-8.3	9 357	15.4	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	4 460	...	(2 452)	-54.7	-	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(67 308)	-20.2	(7 348)	-13.0	(27 512)	71.0
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	54 026	142.2	22 409	95.0	10 803	-35.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	33 421	30.1	9 803	422.5	2 257	-57.3
Net income (loss) – Revenu (perte) net	20 605	...	12 606	31.1	8 545	-25.1

¹ Subsidy revenues have been combined with incidental revenues to preserve the confidentiality of individual air carriers. – Les recettes provenant des subventions ont été imputées aux recettes accessoires afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.4

**Income Statement – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1994**

Tableau 3.4

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1994**

	1993	1994	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ – Services réguliers ¹	x	x	...
– Passengers – Passagers	x	x	...
– Goods – Marchandises	x	x	...
Charter services – Services d'affrètement	369 415	504 704	36.6
– Passengers – Passagers	262 865	395 447	50.4
– Goods – Marchandises	106 549	109 257	2.5
Other flying services – Autres services aériens	11 872	11 380	-4.1
Subsidies – Subventions d'exploitation	74	-	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	4 975	6 049	21.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	386 335	522 133	35.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	37 003	70 991	91.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	147 492	193 349	31.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	94 833	122 277	28.9
General services and administration – Services généraux et administration	57 408	76 981	34.1
Depreciation – Dépréciation	19 148	25 467	33.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	355 884	489 065	37.4
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	30 451	33 068	8.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² – Gains (pertes) de capital, nets ²	-	-	-
Interest and discount income ² – Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	-	-	-
Interest expenses ² – Intérêts versés ²	-	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	-	-	-
Total non-operating income (expenses), net ³ – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ³	(16 562)	(25 397)	53.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	13 889	7 671	-44.8
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	4 586	2 029	-55.8
Net income (loss) – Revenu (perte) net	9 303	5 642	-39.4

¹ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

² Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

³ Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1994**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1994**

	Newfoundland ³		Prince Edward Island ³		Nova Scotia ³	
	Terre-neuve ³		Île-du-Prince- Édouard ³		Nouvelle- Écosse ³	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	227 960	8.1	x	...	x	...
– Passengers – Passagers	219 094	8.4	x	...	x	...
– Goods – Marchandises	8 866	1.8	x	...	x	...
Charter services – Services d'affrètement	295 388	56.4	x	...	x	...
– Passengers – Passagers	239 361	56.0	x	...	x	...
– Goods – Marchandises	56 027	58.7	x	...	x	...
Other flying services – Autres services aériens	12 174	-	x	...	x	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	x ⁵	...	x	...	x	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 900	73.1	x	...	x	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	542 422	30.1	x	...	x	...
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	34 982	89.3	x	...	x	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	210 131	21.2	x	...	x	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	113 167	29.4	x	...	x	...
General services and administration – Services généraux et administration	131 386	35.8	x	...	x	...
Depreciation – Dépréciation	22 042	37.6	x	...	x	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	511 707	30.5	x	...	x	...
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	30 714	24.0	x	...	x	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	2	-98.4	x	...	x	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	3	164.9	x	...	x	...
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	7 056	4.7	x	...	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	(6 093)	131.9	x	...	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(36 623)	29.8	x	...	x	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(5 908)	-72.0	x	...	x	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(672)	...	x	...	x	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(5 236)	7.30	x	...	x	...

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1994 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1994 – suite**

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick		Québec			
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	-	-	151 996	-5.4	269 423	5.4
- Passengers – Passagers	-	-	131 002	-6.7	229 853	5.1
- Goods – Marchandises	-	-	20 994	3.7	39 570	7.0
Charter services – Services d'affrètement	-	-	506 604	10.5	349 213	21.2
- Passengers – Passagers	-	-	497 520	10.8	310 985	21.7
- Goods – Marchandises	-	-	9 084	-5.0	38 227	17.2
Other flying services – Autres services aériens	-	-	24 591	20.2	7 195	-16.8
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	250	-81.0	-	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	-	32 447	29.4	16 479	-1.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	-	-	715 888	7.5	642 309	12.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	-	-	4 981	44.3	7 543	10.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	-	-	341 782	9.2	264 405	2.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	-	-	117 013	2.7	102 472	10.8
General services and administration – Services généraux et administration	-	-	209 076	-5.0	201 159	19.3
Depreciation – Dépréciation	-	-	26 421	11.3	30 383	--
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	-	-	699 272	7.4	605 961	11.6
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	-	-	16 616	9.7	36 348	39.1
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	-	1 159	-37.2	141	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-	2 248	18.4	1 129	-23.1
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	-	-	11 096	-0.1	19 099	-7.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	-	-	(2 019)	-62.5	(578)	-87.0
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	-	-	(10 691)	-16.5	(20 298)	-13.4
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-	-	5 925	151.8	16 050	499.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	-	5 909	996.7	12 434	43.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	-	-	16	-99.1	3 616	...

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1994 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1994 – suite**

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	39 788	-0.9	x	...	x	...
– Passengers – Passagers	28 311	-1.7	x	...	x	...
– Goods – Marchandises	11 476	1.1	x	...	x	...
Charter services – Services d'affrètement	28 790	7.7	24 963	26.7	255 404	6.9
– Passengers – Passagers	23 391	21.0	20 519	28.0	220 444	6.1
– Goods – Marchandises	5 399	-27.1	4 444	20.8	34 960	12.3
Other flying services – Autres services aériens	260	6.4	1 384	-51.0	275	-51.3
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	1 724	28.2	1 898	-0.8	15 599	43.3
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	70 561	3.0	28 246	15.5	271 277	8.3
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	868	-25.8	1 559	11.1	2 523	98.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	27 904	8.2	15 820	17.6	92 725	1.4
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	18 220	7.9	5 526	27.3	45 796	8.5
General services and administration – Services généraux et administration	18 203	9.4	3 998	12.2	89 035	15.4
Depreciation – Dépréciation	4 936	-7.0	1 403	-5.8	15 908	20.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	70 131	6.9	28 306	16.7	245 986	8.6
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	430	-85.2	(60)	...	25 291	4.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	222	-55.2	248	-70.1	109	-73.3
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	105	-32.5	157	170.5	(78)	...
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	1 291	37.9	295	21.4	650	49.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	806	-32.1	316	166.1	238	394.7
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(85)	...	444	-43.6	(14 764)	2.9
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	345	-90.6	384	-61.1	10 527	7.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	207	-63.2	122	...	7 953	37.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	137	-95.5	262	-74.2	2 574	-35.4

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1994 – Concluded**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1994 – fin**

	British Columbia		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie- Britannique				Territoires du Nord-Ouest	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	223 776	12.6	x	...	46 313	5.3
– Passengers – Passagers	215 650	12.5	x	...	37 566	5.9
– Goods – Marchandises	8 126	14.6	x	...	8 747	2.5
Charter services – Services d'affrètement	231 958	28.5	12 179	11.5	51 588	-1.3
– Passengers – Passagers	148 420	34.0	6 862	5.0	37 649	80.3
– Goods – Marchandises	83 538	19.8	5 317	44.0	13 939	-55.6
Other flying services – Autres services aériens	20 864	92.8	-	-	-	-100.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	20 087	-8.2	205	-37.6	467	-78.4
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	496 686	20.5	12 383	10.1	98 367	-0.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	44 720	63.0	1 075	17.6	2 976	8.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	165 233	21.0	5 529	17.3	39 047	5.0
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	94 024	14.8	3 212	-2.9	17 276	-4.9
General services and administration – Services généraux et administration	99 611	2.3	1 989	-7.7	28 379	3.4
Depreciation – Dépréciation	21 396	14.9	302	-12.6	2 600	-2.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	424 985	18.8	12 106	5.9	90 278	4.5
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	71 701	32.2	277	...	8 089	-32.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	(40)	...	122	...	79	-92.3
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	138	366.2	--	-24.3	131	97.6
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	2 408	85.2	35	-27.2	6 024	3.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	(349)	-80.7	-	-	11 745	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(26 832)	-2.8	87	-78.6	6 594	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	44 869	68.5	364	69.5	14 683	91.6
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	18 911	130.3	103	-3.1	515	-92.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	25 958	41.0	261	140.3	14 168	...

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level II-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux II-IV.

³ Data for Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carriers. – Les données pour la Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁴ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carriers. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁵ Subsidy revenues have been combined with incidental revenues to preserve the confidentiality of individual air carriers. – Les recettes provenant des subventions ont été imputées aux recettes accessoires afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6

Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1994

Tableau 3.6

Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1994

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers			Recettes-marchandises		
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur						
Newfoundland – Terre-Neuve	244 708	352 649	44.1	46 046	67 307	46.2
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	11 036	15 138	37.2	3 904	1 088	-72.1
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	146 240	158 243	8.2	16 840	18 741	11.3
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	72 778	68 079	-6.5	5 956	7 446	25.0
Quebec – Québec	867 340	908 084	4.7	73 277	74 483	1.6
Ontario	1 724 476	1 829 795	6.1	161 532	149 967	-7.2
Manitoba	184 850	228 878	23.8	37 852	27 807	-26.5
Saskatchewan	128 289	133 337	3.9	15 160	15 622	3.0
Alberta	538 748	637 308	18.3	61 087	67 330	10.2
British Columbia – Colombie-Britannique	838 557	934 952	11.5	109 815	120 832	10.0
Yukon	25 036	22 677	-9.4	9 977	3 921	-60.7
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	92 350	104 775	13.5	47 389	34 945	-26.3
Total	4 874 408	5 393 915	10.7	588 835	589 489	0.1
International	1 543 600	1 796 134	16.4	224 876	270 477	20.3
Total	6 418 009	7 190 049	12.0	813 711	859 966	5.7

Note: The provincial data are estimates only. Refer to the Section 'Notes to Users' for information on the methodology used. – Les données provinciales sont seulement des estimés. Se reporter à la Section 'Notes aux utilisateurs' pour des précisions sur la méthodologie utilisée.

Table 3.7

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1994**

Tableau 3.7

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1994**

	1993	1994	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	2 214 997	2 300 242	3.8
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	602 427	800 917	32.9
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	6 720 056	6 794 653	1.1
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	2 008 041	1 855 336	-7.6
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	323 709	194 923	-39.8
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	104 107	61 149	-41.3
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	161 679	213 920	32.3
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	126 485	90 393	-28.5
Deferred charges – Frais reportés	855 534	994 482	16.2
Total assets – Total de l'actif	8 639 768	9 292 258	7.6
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	2 589 812	2 356 379	-9.0
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	405 524	89 000	-78.1
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 821 538	3 845 909	0.6
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	169 928	193 298	13.8
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	124 961	168 931	35.2
Other deferred credits – Autres crédits reportés	305 168	301 614	-1.2
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	42 646	36 191	-15.1
Other provisions – Autres provisions	931 883	931 494	--
Total liabilities – Total du passif	8 391 458	7 922 815	-5.6
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	238	226	-5.0
Capital stock – Capital-actions	1 355 255	1 497 684	10.5
Other paid-in capital – Autre capital versé	413 302	277 266	-32.9
Retained earnings – Bénéfices non répartis	(1 527 497)	(432 659)	-71.7
Reserves – Réserves	7 250	27 151	274.5
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	248 310	1 369 442	451.5
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ² – Nombre de transporteurs inclus ²	x	x	...
Balance year-end² – Solde à la fin de l'année²	x	x	...
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	8 639 768	9 292 258	7.6

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.² Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality. – Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

Table 3.8

Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I, 1994

Tableau 3.8

Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1994

	Total	Change Variation	Air Canada	Change Variation	Canadian	Change Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Assets – Actif						
Current assets – Actif à court terme	1 582 331	(3.5)	1 110 792	(10.0)	471 539	16.5
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	700 436	39.4	565 548	19.6	134 888	358.8
Operating-Flight equipment – Équipement de vol	3 959 216	12.3	2 489 883	1.8	1 469 333	36.1
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	823 671	7.9	738 103	13.6	85 568	(24.6)
Operating-Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol	1 021 562	(27.8)	968 781	(1.9)	52 781	(87.7)
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	589 805	(26.6)	570 536	(1.9)	19 269	(91.3)
Operating under capital lease – Flight equipment – Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	33 890	(67.0)	-	-	33 890	(67.0)
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	4 563	(90.5)	-	-	4 563	(90.5)
Operating under capital lease – Ground property and equipment – Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	-	(100.0)	-	-	-	(100.0)
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	-	(100.0)	-	-	-	(100.0)
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	24 453	(76.1)	24 453	(76.1)	-	-
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	21 953	(74.8)	21 953	(74.8)	-	-
Deferred charges – Frais reportés	956 119	14.1	857 846	24.7	98 273	(34.5)
Total assets – Total de l'actif	6 838 014	6.4	4 686 710	1.6	2 151 304	18.7
Liabilities and capital – Passif et capital						
Current liabilities – Passif à court terme	1 673 138	(17.0)	862 223	0.8	810 915	(30.1)
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	-	(100.0)	-	-	-	(100.0)
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 913 336	(1.5)	2 244 575	(3.3)	668 761	4.9
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	93 675	16.4	-	-	93 675	16.4
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	-	-	-	-	-	-
Other deferred credits – Autres crédits reportés	283 761	0.6	283 761	3.3	-	(100.0)
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	-	(100.0)	-	-	-	(100.0)
Other provisions – Autres provisions	931 442	-	931 442	-	-	-
Total liabilities – Total du passif	5 895 352	(9.9)	4 322 001	(1.4)	1 573 351	(27.3)
Shareholders equity – Avoir des actionnaires						
Capital stock – Capital-actions	1 159 181	13.2	808 626	0.7	350 555	58.7
Other paid-in capital – Autre capital versé	256 489	(35.3)	-	-	256 489	(35.3)
Retained earnings – Bénéfices non répartis	(473 007)	(69.3)	(443 916)	(22.5)	(29 091)	(97.0)
Reserves – Réserves	-	-	-	-	-	-
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	942 663	...	364 710	58.2	577 953	...
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	6 838 014	6.4	4 686 710	1.6	2 151 304	18.7

Table 3.9

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1994**

Tableau 3.9

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1994**

	1993	1994	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	162 716	182 262	12.0
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	38 966	33 209	-14.8
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	388 507	414 481	6.7
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	102 203	107 187	4.9
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	17 878	16 671	-6.8
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	5 597	7 303	30.5
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	6 709	3 995	-40.5
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	2 416	1 649	-31.8
Deferred charges – Frais reportés	1 029	1 317	28.0
Total assets – Total de l'actif	505 588	535 797	6.0
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	98 154	119 513	21.8
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	6 799	9 331	37.2
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	222 398	232 512	4.5
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	7 078	2 141	-69.8
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	39 437	42 261	7.2
Other deferred credits – Autres crédits reportés	4 617	7 107	53.9
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	5 118	2 665	-47.9
Other provisions – Autres provisions	154	20	-87.0
Total liabilities – Total du passif	383 754	415 549	8.3
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	53	46	-13.2
Capital stock – Capital-actions	70 452	71 170	1.0
Other paid-in capital – Autre capital versé	1 540	1 692	9.9
Retained earnings – Bénéfices non répartis	49 726	43 259	-13.0
Reserves – Réserves	116	4 127	...
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	121 834	120 248	-1.3
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included – Nombre de transporteurs inclus	-	-	-
Balance year-end – Solde à la fin de l'année	-	-	-
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	505 588	535 797	6.0

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.10

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1994**

Tableau 3.10

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1994**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	20	-13.0	2	-	18	-14.3
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	470 521	-8.0	346 417	-12.6	124 104	8.1
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	1 005 179	8.8	764 639	13.6	240 541	-4.1
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	212 121	2.3	147 664	15.5	64 457	-19.1
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	33 306	13.7	15 359	5.0	17 947	22.3
Aircraft rental – Location d'aéronefs	589 417	-1.2	420 447	-0.9	168 970	-2.1
Other expenses – Autres dépenses	54 039	23.4	21 886	66.7	32 152	4.9
Total	2 364 583	2.2	1 716 412	4.1	648 171	-2.3
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	230 185	18.8	168 949	23.9	61 236	6.8
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	175 742	2.5	111 610	18.4	64 132	-16.9
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	129 687	21.1	59 466	0.3	70 221	46.8
Other expenses – Autres dépenses	197 354	6.5	181 051	14.8	16 304	-41.1
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	62 467	16.7	-	-	62 467	16.7
Total	795 435	11.8	521 076	16.4	274 360	4.1
In-flight service – Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	344 242	-7.2	285 284	-11.4	58 958	20.5
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	319 341	3.5	264 560	3.7	54 781	2.6
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	16 867	45.6	15 150	48.1	1 717	27.2
Other expenses – Autres dépenses	96 936	35.0	89 997	50.1	6 939	-41.4
Total	777 386	1.9	654 990	1.2	122 396	6.0
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	245 492	16.8	190 895	18.4	54 597	11.3
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	124 799²	-10.2	55 335²	-14.1	69 464	-6.9
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	4 307 696	4.2	3 138 708	5.7	1 168 987	0.2

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.² Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Table 3.11

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Level I, 1994**

Tableau 3.11

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1994**

	Air Canada			Canadian		
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	218 796	196 826	(10.0)	177 765	149 591	(15.8)
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	325 579	400 170	22.9	347 504	364 469	4.9
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	81 646	97 693	19.7	46 149	49 971	8.3
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	7 569	7 685	1.5	7 058	7 674	8.7
Aircraft rental – Location d'aéronefs	174 508	200 028	14.6	249 640	220 419	(11.7)
Other expenses – Autres dépenses	3 196	3 514	9.9	9 936	18 372	84.9
Total	811 294	905 915	11.7	838 052	810 497	(3.3)
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	48 803	46 724	(4.3)	87 577	122 225	39.6
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	57 386	70 805	23.4	36 856	40 805	10.7
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	22 210	27 709	24.8	37 077	31 757	(14.3)
Other expenses – Autres dépenses	149 447	178 893	19.7	8 244	2 158	(73.8)
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	-	-	-	-	-	-
Total	277 846	324 131	16.7	169 754	196 944	16.0
In-flight service – Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	159 634	164 288	2.9	162 452	120 996	(25.5)
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	136 560	136 704	0.1	118 506	127 856	7.9
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	5 557	8 033	44.6	4 676	7 117	52.2
Other expenses – Autres dépenses	34 712	35 432	2.1	25 256	54 564	116.0
Total	336 462	344 457	2.4	310 890	310 533	(0.1)
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol						
	101 166	102 754	1.6	60 010	88 141	46.9
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol						
	.. ¹	.. ¹	...	64 415	55 335	(14.1)
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	1 526 768	1 677 258	9.9	1 443 121	1 461 451	1.3

¹ Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Section 4

EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1994

Section 4

DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV, 1994

		1993	1994	Change Variation %
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 434	5 357	-1.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	456 260	442 718	-3.0
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 423	7 617	2.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	263 597	271 049	2.8
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 742	3 719	-0.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	177 414	180 760	1.9
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	8 357	8 452	1.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	334 375	354 879	6.1
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	13 900	13 946	0.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	492 442	484 760	-1.6
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 852	4 409	-9.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	117 832	121 359	3.0
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	43 711	43 502	-0.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 841 919	1 855 526	0.7
Level IV – Niveau IV				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	3 606	3 838	6.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	132 625	144 619	9.0
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 851 220	4 207 997	9.3
Cost – Coût	\$ '000	1 013 427	1 092 969	7.8
Gasoline – Essence	L '000	30 600	28 953	-5.4
Cost – Coût	\$ '000	17 746	16 014	-9.8
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	573	605	5.7
Cost – Coût	\$ '000	3 605	3 799	5.4
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	307	286	-6.9
Cost – Coût	\$ '000	718	877	22.2
Level IV – Niveau IV				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	216 344	377 341	74.4
Cost – Coût	\$ '000	75 130	110 100	46.5

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, 1994

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1994

		Total	Change Variation	Air Canada	Change Variation	Canadian	Change Variation
			%		%		%
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	2 438	(4.6)	1 240	(8.8)	1 198	0.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	295 585	(6.1)	149 702	(9.8)	145 883	(1.9)
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	5 522	2.9	3 042	6.8	2 480	(1.5)
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	214 763	0.9	106 377	1.0	108 386	0.9
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 764	(2.8)	159	(13.0)	1 605	(1.6)
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	109 613	2.5	17 804	(13.6)	91 809	6.4
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 345	2.0	3 644	7.7	2 701	(4.8)
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	270 440	7.6	142 148	16.2	128 293	(0.5)
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	12 114	(0.2)	7 969	3.7	4 145	(7.0)
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	432 580	(3.1)	254 302	(7.9)	178 278	4.8
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 164	(10.7)	2 367	(12.1)	1 796	(8.9)
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	115 013	2.4	46 606	7.2	68 407	(0.6)
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	32 349	(1.3)	18 422	1.5	13 926	(4.7)
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 437 994	(0.4)	716 938	(2.3)	721 056	1.5
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 114 953	8.5	1 716 512	11.4	1 398 441	5.3
Cost – Coût	\$ '000	769 596	7.2	406 614	9.8	362 982	4.5
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	378	24.4	139	12.5	239	32.5
Cost – Coût	\$ '000	2 242	31.2	755	8.2	1 487	47.1
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-	-

Table 4.3

Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1994

Tableau 4.3

Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1994

	1993	1994	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	76 061	90 524	19.0
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	166	912	447.7
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	60 021	58 328	-2.8
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	8 438	7 305	-13.4
Quebec – Québec	418 835	383 403	-8.5
Ontario	536 982	522 761	-2.6
Manitoba	96 319	95 987	-0.3
Saskatchewan	24 555	24 988	1.8
Alberta	161 870	190 155	17.5
British Columbia – Colombie-Britannique	446 856	443 429	-0.8
Yukon	9 181	5 029	-45.2
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	31 332	36 617	16.9
Total	1 870 617	1 859 436	-0.6
International	103 927	140 709	35.4
Total	1 974 544	2 000 145	1.3

Note: The provincial data are estimates only. – Les données provinciales sont seulement des estimés.

Section 5

AIRCRAFT FLEET

Table 5.1

Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1994

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%
kg						
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	31	10.7	25	4.2	4	-
(68 040 – 158 757)	116	0.9	79	-3.7	26	-3.7
(34 020 – 68 039)	98	-2.0	81	-	16	-5.9
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	71	24.6	4	...	10	11.1
Total jet – Total à réaction	316	5.3	189	1.1	56	-1.8
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	174	-	-	-	147	-2.0
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	304	1.0	-	-	52	8.3
Total turboprop – Total turbopropulseurs	478	0.6	-	-	199	0.5
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	63	-10.0	-	-	1	-88.9
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	786	-6.9	-	-	24	20.0
Total piston – Total à pistons	849	-7.1	-	-	25	-13.8
Total	1 643	-2.7	189	1.1	280	-1.4
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	176	9.3	-	-	-	-
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	549	-5.0	-	-	-	-
Total	725	-1.9	-	-	-	-
Total fleet – Total de la flotte	2 368	-2.5	189	1.1	280	-1.4
	III		IV			
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation		
	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%		
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	2	...	-	-		
(68 040 – 158 757)	11	83.3	-	-		
(34 020 – 68 039)	1	-50.0	-	-		
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	29	-	28	47.4		
Total jet – Total à réaction	43	16.2	28	47.4		
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	24	41.2	3	-57.1		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	170	-1.7	82	2.5		
Total turboprop – Total turbopropulseurs	194	2.1	85	-2.3		
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	28	12.0	34	-5.6		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	380	-5.9	382	-9.0		
Total piston – Total à pistons	408	-4.9	416	-8.8		
Total	645	-1.7	529	-5.9		
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	5	-16.7	171	10.3		
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	11	-26.7	538	-4.4		
Total	16	-23.8	709	-1.3		
Total fleet – Total de la flotte	661	-2.4	1 238	-3.3		

Table 5.2

Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1994

Tableau 5.2

Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1994

			Total		Air Canada		Canadian	
Aircraft weight group	Manufacturer	Model	1993	1994	1993	1994	1993	1994
Groupe de poids d'aéronefs	Constructeur	Modèle						
kg	No. - Nbre							
Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe								
H (greater than 158 757) - (plus de 158 757)	Boeing	747	12	12	9	9	3	3
	Lockheed	L1011	5	5	5	5	-	-
	McDonnell-Douglas	DC10	7	8	-	-	7	8
G (68 040 - 158 757)	Airbus	EA32	45	46	34	34	11	12
	Boeing	767	33	33	22	22	11	11
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	-	5	-	-	-
F (34 020 - 68 039)	Boeing	737	46	46	-	-	46	46
	McDonnell Douglas	DC9	35	35	35	35	-	-
E (15 877 - 34 019)	Bombardier Inc.	CL65	-	4	-	4	-	-
Total			188	189	110	109	78	80

Part II

FARE BASIS

Section 6

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In 1994, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was a record 153.0, up 3.6% compared to the previous year. The economy fare index¹ rose 5.5% to a record 175.5, while the discount fare index increased by 3.9% to a record 138.6. Since 1983, the all-fare index and the economy fare index have increased every year except for 1992.

When compared to 1993, the all fare index rose in the southern sector by 4.2%, but decreased in the northern sector by 5.8%. This was largely due to the discount fare index, which rose by 4.2% in the southern sector, in contrast to the decrease of 2.8% registered in the northern sector. In the northern zone, the economy fare index posted a rise of 4.2%, similar to the increase of 5.6% posted in the southern zone.

In international markets, the air fare index for all fares rose by 6.8% in 1994 to a record level of 119.9. Over the same period, the international discount fare index increased by 4.8%, while the international economy fare index showed an increase of 10.1%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

In 1994, 66.9% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 2.9 percentage points from the level of 64.0% reported in 1993. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was a record 72.0%, slightly up from the record of 71.9% set in 1992.

As shown in Tables 6.2 and 6.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have both followed the same upwards trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 67.8% of the traffic in 1994, up from 65.1% in 1993. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 3.6 percentage points (69.0% to 72.6%) during this period.

¹ Includes business fares.

Partie II

BASE TARIFAIRE

Section 6

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

En 1994, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et par deux transporteurs de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint un niveau record de 153,0, en hausse de 3,6% par rapport à l'année précédente. L'indice des tarifs de la classe économique¹ a augmenté de 5,5% pour s'établir à 175,5, soit un niveau record, alors que l'indice des tarifs réduits a progressé de 3,9% pour atteindre un sommet de 138,6. Depuis 1983, l'indice pour tous les tarifs aériens et l'indice des tarifs économiques ont connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.

Par rapport à 1993, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a augmenté de 4,2% dans le secteur sud, alors qu'il a diminué de 5,8% dans le secteur nord. Cette différence s'explique en grande partie par l'indice des tarifs réduits, lequel a augmenté de 4,2% dans le secteur sud, alors qu'il a diminué de 2,8% dans le secteur nord. Dans le secteur nord, l'indice des tarifs économiques a progressé de 4,2%, soit une hausse similaire à celle de 5,6% enregistrée dans le secteur sud.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs s'est accru de 6,8% en 1994 pour atteindre un sommet de 119,9. Au cours de la même période, l'indice des tarifs réduits pour les services internationaux a augmenté de 4,8%, alors que l'indice des tarifs économiques pour les services internationaux a connu une hausse de 10,1%.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

En 1994, 66,9% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II, se sont prévalus d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une augmentation de 2,9 points de pourcentage par rapport au niveau de 64,0% observé en 1993. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour atteindre un sommet de 72,0%, soit une légère hausse par rapport au sommet antérieur de 71,9% obtenu en 1992.

Comme l'indiquent les tableaux 6.2 et 6.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord ont suivi la même hausse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 67,8% du trafic en 1994, soit une hausse par rapport à 65,1% en 1993. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 3,6 points de pourcentage (69,0% à 72,6%) au cours de cette période.

¹ Comprend la classe affaires.

Table 6.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
– Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled
Services, 1991-1994**

Tableau 6.1

**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe
tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹
– Services réguliers, 1991-1994**

Sector	Year	Fare type group – Groupe tarifaire		
Secteur	Année	All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
(1986 = 100.0)				
Domestic – Intérieur	1991	144.5	153.3	133.8
	1992	140.3	150.8	131.0
	1993	147.7	166.3	133.4
	1994	153.0	175.5	138.6
Southern services – Services secteur sud	1991	144.6	153.4	134.0
	1992	140.7	151.0	131.1
	1993	147.8	166.6	133.3
	1994	154.0	176.0	138.9
Northern services – Services secteur nord	1991	140.3	150.4	126.1
	1992	133.3	148.6	128.8
	1993	145.9	163.2	136.9
	1994	137.4	170.0	133.0
International	1991	116.4	136.9	111.0
	1992	112.9	137.1	108.2
	1993	112.3	140.8	105.5
	1994	119.9	155.0	110.6

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Figure 6.1

**Air Fare Indexes for Northern and Southern
Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally
Adjusted), 1991-1994**

Figure 6.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et
sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés),
1991-1994**

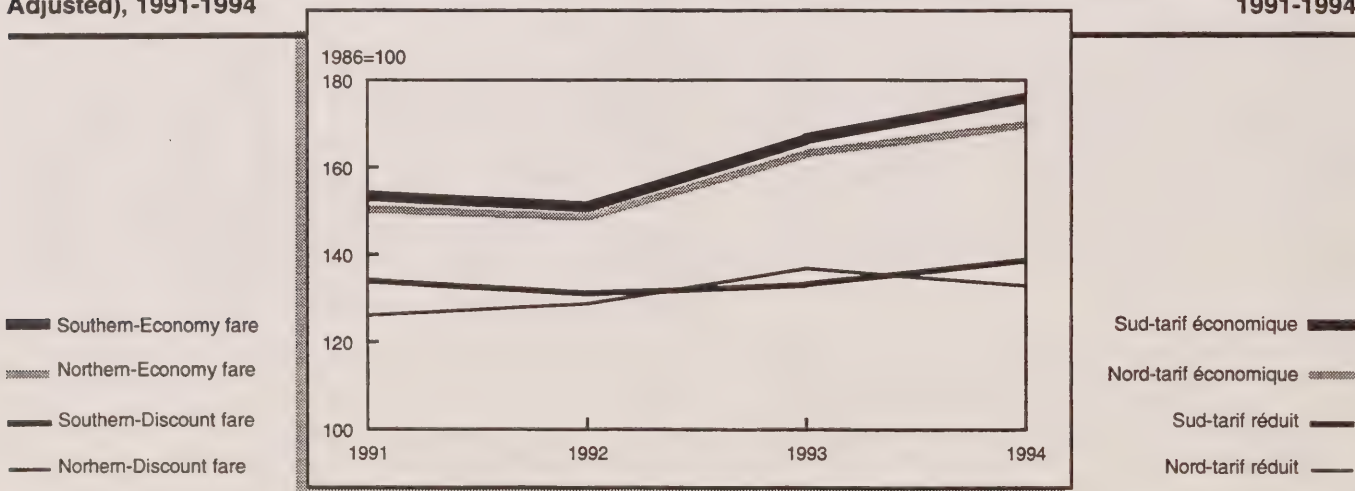


Table 6.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1994

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
	%									
Domestic – Intérieur	0.2	0.3	5.1	5.3	26.6	25.3	64.0	66.9	4.1	2.2
Southern services – Services secteur sud	0.2	0.3	5.4	5.6	25.0	24.0	65.1	67.8	4.3	2.3
Short-Haul – Court- courrier	0.1	0.2	3.5	3.8	31.3	30.6	61.8	63.5	3.2	2.0
Long-Haul – Long-courrier	0.3	0.5	7.4	7.5	18.1	16.9	68.8	72.5	5.4	2.6
Northern services – Services secteur nord	**	-	0.6	0.4	53.9	48.8	44.7	50.0	0.8	0.9
International	0.4	0.4	5.1	6.1	10.8	11.7	76.3	77.9	7.4	3.9

Table 6.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1994

Tableau 6.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1994

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
	%									
Domestic – Intérieur	0.3	0.4	7.4	7.4	19.1	17.7	68.3	72.0	5.0	2.4
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.5	7.6	7.7	18.0	16.8	69.0	72.6	5.2	2.5
Short-Haul – Court- courrier	0.1	0.2	3.9	4.0	29.4	29.2	63.3	64.4	3.2	2.2
Long-Haul – Long-courrier	0.3	0.5	8.4	8.5	15.5	14.1	70.2	74.3	5.6	2.5
Northern services – Services secteur nord	**	-	0.7	0.6	47.8	43.1	50.8	55.4	0.7	0.9
International	0.4	0.3	5.4	6.2	6.1	5.7	81.4	84.4	6.6	3.3

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1994

Tableau 6.4

Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1994

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	0.5*	4.6	5.1	26.1	22.0	65.3	69.4	3.9	2.9*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2*	0.3*	6.0	5.7	20.1	18.9	68.5	72.2	5.2	2.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2*	0.4	4.8	5.1	25.1	23.1	66.0	69.6	3.9	1.8
Ontario	0.2	0.4	6.7	6.8	20.5	19.7	68.0	70.9	4.6	2.1
Manitoba	0.3	0.5*	5.2	5.7	29.0	28.1	61.2	63.1	4.4	2.6
Saskatchewan	0.2*	0.4*	3.5	3.9	30.8	29.0	61.8	64.3	3.7	2.3
Alberta	0.1	0.2	4.4	4.4	32.8	30.2	59.4	62.7	3.3	2.4
British Columbia ² – Colombie-Britannique ²	0.1	0.2	3.7	4.0	31.2	30.0	61.2	63.7	3.7	2.1
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	0.3	5.1	5.3	26.6	25.3	64.0	66.9	4.1	2.2

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

In contrast, for northern services, only 50.0% of passenger traffic (representing 55.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1993, the corresponding figures were 44.7% for passengers and 50.8% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 95% of all domestic passengers and 96% of passengers who used discount fares were travelling in the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater use of discount fares on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). In the domestic sector, the highest rate of discount fare use in 1994 was reported on long-haul services in the southern (deregulated) sector, where 72.5% of passengers

Par comparaison, dans le secteur nord, seulement 50,0% du trafic de passagers (représentant 55,4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 44,7% et 50,8% respectivement en 1993.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers des vols intérieurs et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97% respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Dans le secteur intérieur, le taux le plus élevé pour l'utilisation des tarifs réduits en 1994 a été enregistré pour les services long-courriers dans le secteur

Table 6.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1994

Tableau 6.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1994

City of enplanement ² Ville d'embarquement ²	Fare type group – Groupe tarifaire												
	Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
	Passagers		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1993	1994	Change Variation		1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	
	No. – Nbre (⁰ 000)		%					%					
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	946	994	5.1	0.1*	0.1*	2.7	2.8	35.1	31.8	59.0	62.2	3.1	3.2
Edmonton	359	348	-3.1	**	**	1.0	1.0	55.7	49.4	41.5	48.3	1.8	1.2
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	921	915	-0.7	0.2*	0.4*	5.0	5.5	20.0	21.3	71.1	71.4	3.7	1.5
Ottawa	533	493	-7.6	0.2	0.2*	6.3	5.8	26.6	25.9	63.2	65.7	3.8	2.3
Regina	123	118	-3.8	0.2*	0.4*	2.7	4.0	43.6	41.7	50.3	52.4	3.3*	1.6
Saskatoon	128	117	-8.7	**	0.3*	1.2	1.7	40.1	42.5	56.8	54.0	1.8	1.5
Toronto	1 484	1 442	-2.9	0.2	0.3*	5.7	5.9	21.1	22.4	69.1	69.6	3.9	1.8
Vancouver	1 092	1 141	4.5	0.1*	0.1*	2.4	2.9	36.7	35.3	57.8	59.2	3.0	2.5
Winnipeg	121	120	-0.2	**	0.2*	2.1	2.7	48.7	46.8	46.5	49.1	2.7	1.3*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	541	571	5.6	0.2	0.6	9.3	9.3	16.5	15.3	69.4	72.4	4.5	2.4
Edmonton	519	513	-1.1	0.2*	0.4	5.5	5.6	23.5	23.3	66.8	68.5	4.0	2.2
Halifax	467	473	1.4	0.2*	0.3*	6.0	5.7	20.1	18.9	68.5	72.1	5.2	2.9
Montréal	251	244	-2.6	0.3*	0.6	8.0	7.8	20.1	16.7	65.1	71.1	6.5	3.7
Ottawa	251	275	9.4	0.3*	0.4*	9.5	8.9	25.8	23.1	59.3	64.4	5.1	3.2
Regina	94	94	-0.6	0.3*	0.6*	5.4	5.5	15.0	12.8	73.8	76.7	5.5	4.4*
Saskatoon	92	99	8.0	0.5*	0.6*	5.9	5.2	15.9	13.3	72.5	79.0	5.2	1.9
Toronto	2 064	2 097	1.6	0.3	0.5	7.9	8.0	15.6	14.5	70.6	74.7	5.6	2.3
Vancouver	1 136	1 178	3.7	0.3	0.4	7.7	7.8	16.3	14.9	69.9	74.6	5.7	2.3
Winnipeg	556	568	2.1	0.3	0.6*	6.1	6.6	22.5	21.9	66.1	68.0	5.0	3.0

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. – Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

travelled on discount fares, accounting for 74.3% of passenger-kilometres; this compared with 63.5% of passengers and 64.4% of passenger-kilometres for short-haul services (distances less than 800 kilometres).

The increase in the proportion of discount fares in the domestic sector in 1994 compared to 1993 comes at the same time as an increase in average air fares, as noted above in the section **Domestic and International Air Fare Indexes**. This indicates that the principal air carriers were making more effective use of their yield management systems than during recent years.

sud (la zone libéralisée), où 72,5% des passagers ont profité de tarifs réduits, constituant 74,3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers (distance de moins de 800 kilomètres), ces pourcentages s'établissaient à 63,5% pour les passagers et 64,4% pour les passagers-kilomètres.

En 1994, la proportion des passagers des vols intérieurs qui ont profité d'un tarif réduit a augmenté par rapport à 1993, alors que le tarif aérien moyen intérieur a augmenté au cours de la même période (voir la section **Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international**). Ceci montre que les principaux transporteurs aériens ont fait une utilisation plus efficace de leurs systèmes de gestion des rendements qu'au cours des dernières années.

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1994

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1994

City of enplanement ² Ville d'embarquement ²	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	254.1*	5.2	255.0	5.7	184.2	9.4	111.1	-1.3	98.0	16.7
Edmonton	**	...	145.0	-4.8	150.1	3.5	81.6	-4.2	62.0*	-10.6
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	192.7*	17.0	227.5	3.2	193.2	7.6	134.5	12.9	82.8	0.4
Ottawa	208.7*	12.3	205.0	4.5	178.5	6.5	119.8	13.3	87.2	0.9
Regina	232.9*	3.7	256.7	7.3	217.8	8.0	107.4	1.5	104.2*	2.6
Saskatoon	228.7*	...	248.0	7.8	213.0	6.1	106.2	-0.9	91.3	-7.8
Toronto	201.1*	1.8	222.6	3.9	188.8	6.9	128.2	11.8	83.4	-3.9
Vancouver	241.4*	17.6	218.7	-5.6	182.6	8.1	98.8	-1.1	82.1	-2.6
Winnipeg	237.5*	...	259.2	3.9	242.5	3.5	115.7	-3.9	124.9*	-4.4
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	552.7	0.8	638.4	2.3	512.6	7.4	222.1	4.7	222.3	-10.1
Edmonton	503.2	12.6	523.4	3.5	373.3	4.0	173.4	3.3	181.1	-7.9
Halifax	337.7*	-0.3	364.9	0.8	309.5	6.2	142.9	3.7	167.2	5.5
Montréal	544.2	-5.5	715.1	6.4	500.6	8.6	241.4	6.5	252.5	10.6
Ottawa	564.7*	19.7	618.5	5.6	485.5	8.6	212.3	3.7	284.1	16.0
Regina	442.1*	0.9	495.5	2.8	449.6	6.4	184.9	3.9	205.1*	17.7
Saskatoon	384.7*	-12.3	470.6	2.8	404.7	4.4	170.1	1.6	158.0*	4.8
Toronto	494.5	-9.9	610.9	2.4	451.2	7.9	196.0	3.5	215.6	4.4
Vancouver	636.7	-5.1	719.7	2.2	475.3	6.3	220.6	4.0	231.8	-5.4
Winnipeg	404.2*	5.4	439.8	3.2	381.0	5.3	158.2	1.8	185.0	0.7

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. – Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

The survey also indicates that the proportion of business class passengers on domestic scheduled services has hardly changed over the years. In 1994, the proportion of business class passengers was 5.3%, only about 0.1 percentage points lower than the figure of 5.4% in 1988, the first year that business class was measured.

L'enquête montre également que la proportion des passagers voyageant en classe affaires sur les services réguliers intérieurs n'a guère varié au cours des années. En 1994, la proportion des passagers de la classe affaires a atteint le niveau de 5,3%. Ceci représente une baisse de seulement 0,1 point de pourcentage par rapport au niveau de 5,4% atteint en 1988, année pour laquelle les passagers de la classe affaires étaient évalués pour la première fois.

Table 6.7

Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1994

Tableau 6.7

Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1994

Fare type group – Groupe tarifaire												
Hub category	All fares		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Catégorie de villes-pivots	Tous les tarifs		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	Change 1994 1994/1993 Variation		Change 1994 1994/1993 Variation		Change 1994 1994/1993 Variation		Change 1994 1994/1993 Variation		Change 1994 1994/1993 Variation		Change 1994 1994/1993 Variation	
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	11.9	3.5	20.9	-7.1	24.2	2.4	23.7	12.0	8.7	2.8	10.0	15.0
Large-Medium/Grand-moyen	17.0	4.7	25.2	-0.1	29.0	3.5	29.9	7.3	12.8	4.7	11.4	-1.9
Large-Small/Grand-petit	17.6	3.5	24.8	3.2	27.2	3.1	32.3	7.4	12.3	1.5	11.0	7.1
Medium-Medium/Moyen-moyen	16.1	-3.1	25.3	2.4	27.7	-0.7	26.3	2.2	10.9	-1.9	15.2	6.4
Medium-Small/Moyen-petit	22.9	-2.3	30.8	6.9	34.4	1.5	35.7	3.8	15.9	-3.1	15.6	-0.9
Small-Small/Petit-petit	28.4	-5.1	-	...	55.6	16.2	42.8	1.1	18.8	1.6	14.3*	-23.9

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Note: For a description of the hub category, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour une description de la catégorie de villes-pivots, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

International Sector

In 1994, the international sector consistently exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. A record level of 77.9% (almost four out of every five) international scheduled passengers flew on discount fares, an increase of 0.6 percentage points from the record level of 1992. In terms of international passenger-kilometres, a record 84.4% were discount, up from 81.4% in 1993.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1994, 11.7% of passengers (representing 5.7% of international passenger-kilometres) paid for a full fare economy class ticket.

Provincial Synopsis

In 1994, the majority of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The percentages varied from one province to another, ranging from 62.7% for Alberta to 72.2% for Nova Scotia (see Table 6.4). All provinces were near to the national average of 66.9%.

Secteur international

En 1994, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. Un nouveau record de 77,9% des passagers (près de quatre passagers sur cinq) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarifs réduits, une hausse de 0,6 point de pourcentage par rapport au niveau record de 1992. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint un sommet de 84,4%, soit une hausse par rapport au pourcentage de 81,4% enregistré en 1993.

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1994, 11,7% des passagers (représentant 5,7% des passagers-kilomètres internationaux) ont payé les pleins tarifs de la classe économique.

Sommaire provincial

En 1994, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont varié d'une province à l'autre, oscillant entre 62,7% en Alberta et 72,2% en Nouvelle-Écosse (voir tableau 6.4). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 66,9%.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Nova Scotia did not mean that residents in this province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Halifax, for example, may in fact have been Montréal or Toronto. In this case, both Quebec and Ontario would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Between 1993 and 1994, the increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with eight provinces posting increases². The largest increases were 4.1 percentage points in Newfoundland and 3.7 percentage points in Nova Scotia.

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.5, the proportion of passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres) who benefitted from discount fares in 1994 increased in eight of the ten selected Canadian cities³. The increases ranged from 0.3 percentage points in Montréal to 6.8 percentage points in Edmonton. The only decrease during this period was 2.8 percentage points in Saskatoon.

For long-haul trips (800 kilometres or more), all of the ten cities of enplanement posted increases. The gains ranged from 1.7 percentage points in Edmonton to 6.5 percentage points in Saskatoon. In seven of the ten cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70%; Saskatoon (79.0%) ranked first, followed by Regina (76.7%) and Toronto (74.7%).

Toronto had the highest proportion of domestic short-haul business class services (5.9%). For long-haul business class services, the leading cities were Calgary and Ottawa (9.3% and 8.9%, respectively). Five of the ten cities showed increases in the proportion of business class travellers.

Average Fares

In 1994, the average air fare (all types) paid by passengers on all domestic city-pairs was a record \$200, up by 4.3% from the previous record of \$191 in 1993, and up by 12.3% from the average fare of \$178 in 1992. The average fare for all international city-pairs was a record \$382, an increase of 9.0% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the average domestic air fare ranged between a high of \$219 in Winnipeg and Toronto, to a low of \$183 in Saskatoon. The average domestic air fare of \$200 was also exceeded in Vancouver (\$217) and Ottawa (\$202). The average domestic fare increased in nine of the ten cities³, with increases ranging from 2.2% in Edmonton to 9.6% in Ottawa.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarifs réduits en Nouvelle-Écosse, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Halifax, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Toronto. Dans ce cas, les provinces de Québec ou de l'Ontario auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1993 et 1994, l'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant enregistré des hausses². Les hausses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve (4,1 points de pourcentage) et en Nouvelle-Écosse (3,7 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.5, la proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1994 a augmenté dans huit des dix villes canadiennes choisies³. Les hausses variaient entre 0,3 point de pourcentage à Montréal et 6,8 points de pourcentage à Edmonton. La seule baisse au cours de cette période a été observée à Saskatoon (2,8 points de pourcentage).

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), les dix villes d'embarquement ont enregistré des gains. Les hausses ont oscillé entre 1,7 point de pourcentage à Edmonton et 6,5 points de pourcentage à Saskatoon. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits a dépassé 70,0% dans sept des dix villes: Saskatoon (79,0%) s'est classée au premier rang, suivie de Regina (76,7%) et Toronto (74,7%).

En termes de pourcentage des passagers voyageant sur les tarifs de la classe affaires, sur les vols intérieurs court-courriers, la première place revenait à Toronto (5,9%). Pour les tarifs de la classe affaires sur les vols long-courriers, les premières places revenaient à Calgary et Ottawa (9,3% et 8,9% respectivement). Cinq des dix villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires.

Tarifs moyens

En 1994, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures a atteint un niveau record de 200\$, ce qui représente une hausse de 4,3% par rapport au tarif moyen record précédent de 191\$ observé en 1993, et une hausse de 12,3% par rapport au tarif moyen de 178\$ observé en 1992. Le tarif moyen pour toutes les paires de villes internationales a atteint un niveau record de 382\$, soit une hausse de 9,0% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 219\$ à Winnipeg et Toronto, et 183\$ à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national de 200\$ à Vancouver (217\$) et Ottawa (202\$). Le tarif moyen a augmenté dans neuf des dix villes³, les gains oscillant entre 2,2% à Edmonton et 9,6% à Ottawa.

² Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

² À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

³ À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

In 1994, business class fares for short-haul services increased in seven of the ten selected cities³, while for long-haul services, business class fares increased in all ten cities (see Table 6.6). Economy class fares increased in all cities on both short-haul³ and long-haul routes. Average discount fares fell in five cities³ for short-haul trips. The largest decreases were in Edmonton (4.2%) and Winnipeg (3.9%). For long-haul trips, average discount fares rose in all of the ten selected Canadian cities. Montréal (6.5%) and Calgary (4.7%) posted the largest increases for long-haul trips during 1994.

Among the ten cities, the highest domestic business class fares for long-haul trips were paid by the passengers who enplaned in Vancouver, \$720 on average. This is largely explained by the geographical location of that city. Winnipeg recorded the highest short-haul business class fares (\$259). For economy fares, Winnipeg registered a high of \$243 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$513 for long-haul trips.

Yields from a Hub Perspective

In 1994, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic scheduled fares rose in the three largest of the hub categories, compared to 1993 (see Table 6.7). The largest increase was 4.7% in the hub category "large-medium". The highest average yield, 28.4 cents per passenger-kilometre, was in the hub category "small-small".

The highest average yield for a specific fare category was 55.6 cents per passenger-kilometre for business class fares in the hub category "small-small", which increased by 16.2% relative to last year. The lowest average yield was 8.7 cents per passenger-kilometre for discount fares in the hub category "large-large", which increased by only 2.8% from last year.

Economy class yields increased in all hub categories. Business class yields increased in all hub combinations except for "medium-medium". Discount yields decreased in the hub categories "medium-medium" and "medium-small".

In general, the lowest yields in each fare class are found in the hub combination "large-large". The highest average yields are invariably found in the combination "small-small".

A detailed historical analysis of yields by hub category is presented in the **Special Articles** section of this publication.

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

En 1994, les tarifs de la classe affaires pour les voyages court-courriers ont augmenté dans sept des dix villes choisies³, alors que pour les services long-courriers, ces tarifs ont augmenté dans toutes les villes (voir tableau 6.6). Les tarifs de la classe économique ont augmenté dans toutes les villes pour les voyages court-courriers³ et long-courriers. Les tarifs réduits moyens ont régressé dans cinq des dix villes³ pour les services court-courriers. Les diminutions les plus fortes ont été enregistrées à Edmonton (4,2%) et Winnipeg (3,9%). Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens se sont accrus dans les dix villes canadiennes choisies. Montréal (6,5%) et Calgary (4,7%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers en 1994.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que le tarif des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) est, en moyenne, le plus élevé (720\$); la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. Winnipeg a enregistré le tarif de la classe affaires (court-courriers) le plus élevé (259\$). En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de 243\$ pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de 513\$ pour les voyages long-courriers.

Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots

Comme l'indique le tableau 6.7, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et deux transporteurs aériens de niveau II, pour le groupe tarifaire «tous les tarifs», dans le marché intérieur régulier, a augmenté dans les trois plus grandes catégories de villes-pivots en 1994 par rapport à 1993. La hausse la plus forte était de 4,7% dans la catégorie de villes-pivots «grand-moyen». La catégorie «petit-petit» a fourni le revenu moyen le plus élevé, soit 28,4 cents par passager-kilomètre.

Le revenu moyen le plus élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 55,6 cents par passager-kilomètre pour les tarifs de la classe affaires dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit», lequel a augmenté de 16,2% par rapport à 1993. Le revenu moyen le moins élevé était de 8,7 cents par passager-kilomètre pour les tarifs réduits, dans la catégorie de villes-pivots «grand-grand»; ceci représente une augmentation de seulement 2,8% par rapport à l'année dernière.

Les revenus moyens pour les tarifs de la classe économique ont augmenté dans toutes les catégories de villes-pivots. Les revenus moyens de la classe affaires ont augmenté dans toutes les combinaisons de villes-pivots, la seule exception dénotée étant la combinaison «moyen-moyen». Les revenus moyens pour les tarifs réduits ont diminué dans les catégories de villes-pivots «moyen-moyen» et «moyen-petit».

Généralement, on observe le revenu moyen le plus faible pour chaque groupe tarifaire dans la combinaison de villes-pivots «grand-grand». Le revenu moyen le plus élevé est invariablement observé dans la combinaison «petit-petit».

Une analyse historique plus détaillée des revenus moyens par catégorie de villes-pivots est présentée dans la section **Études spéciales** de cette publication.

³ À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

Part III
CIVIL AVIATION

Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS

Table 7.1

**Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Type of Movement, 1994**

Partie III
AVIATION CIVILE

Section 7
MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

Tableau 7.1

**Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le
genre de mouvement, 1994**

Type of movement ¹ Genre de mouvement ¹	1993	1994	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector - Par secteur			
Domestic - Intérieur	2 888 483	2 917 458	1.0
Transborder - Transfrontalier	346 053	350 557	1.3
International - International	60 243	61 223	1.6
By type of operation - Par genre d'exploitation			
Total commercial - Total commerciaux	2 524 688	2 591 877	2.7
Private - Privés	607 347	584 220	-3.8
Government - Officiels	162 744	153 141	-5.9
By flight rules - Par règle de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	1 829 801	1 855 302	1.4
Visual flights - Vols à vue	1 464 978	1 473 936	0.6
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	849 228	876 250	3.2
Turboprop - Turbopropulseurs	969 993	976 006	0.6
Piston - À pistons	1 269 799	1 267 906	-0.1
Helicopter - Hélicoptères	194 043	195 612	.8
Other - Autres	11 716	13 464	14.9
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	1 737 074	1 758 259	1.2
5 671 - 136 077 kg	1 445 042	1 462 282	1.2
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	112 663	108 697	-3.5
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 294 779	3 329 238	1.0

¹ Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2

**Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1994**

Tableau 7.2

**Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1994**

Rank 1994	Rank 1993	Airport	Total		Itinerant		Local	
Rang 1994	Rang 1993	Aéroport			Itinérants		Locaux	
			1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Toronto/LB Pearson Intl. ON	307 023	0.5	307 023	0.5	-	...
2	2	Vancouver Intl. BC	301 163	4.2	301 163	4.2	-	...
3	3	Calgary Intl. AB	206 227	2.0	202 699	2.4	3 528	-18.5
4	5	Montréal/St-Hubert QC	192 604	6.7	91 894	21.1	100 710	-3.7
5	4	Montréal/Dorval Intl QC	191 808	1.6	191 800	1.6	8	300.0
6	6	Victoria Intl. BC	163 770	-1.1	109 562	-0.1	54 208	-3.1
7	10	Winnipeg MB	154 868	11.4	114 313	11.5	40 555	11.1
8	7	Boundary Bay BC	153 995	-2.2	58 709	-8.3	95 286	-5.1
9	8	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl. ON	144 721	-1.3	116 578	1.5	28 143	-11.3
10	9	Toronto/Buttonville ON	141 347	-2.1	69 446	2.2	71 901	-5.9
11	11	Abbotsford BC	127 877	-5.8	49 143	-6.8	78 734	-5.1
12	12	Québec/Jean Lesage Intl QC	127 812	-2.7	100 166	-2.2	27 646	-4.7
13	14	Halifax Intl. NS	119 561	7.7	96 505	6.3	23 056	14.1
14	17	Calgary/Springbank AB	117 833	9.2	34 968	5.3	82 865	11.0
15	13	Edmonton Mun. AB	111 371	-4.0	110 089	-3.8	1 282	-19.6
16	16	Hamilton ON	102 329	-7.5	47 748	2.9	54 581	-15.1
17	18	Toronto City Centre ON	102 211	2.2	60 156	2.3	42 055	1.9
18	19	London ON	98 704	3.1	58 866	4.0	39 838	1.8
19	15	Chicoutimi/St-Honoré QC	95 552	-13.8	51 160	-5.7	44 392	-21.6
20	21	Villeneuve AB	90 283	4.3	16 671	-3.4	73 612	6.2
21	23	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	88 648	8.1	57 803	8.2	30 845	7.9
22	28	Yellowknife NT	83 281	15.8	40 844	12.2	42 437	19.5
23	24	Winnipeg/St. Andrews MB	82 683	2.0	22 980	-1.2	59 703	3.3
24	20	Thunder Bay ON	82 611	-12.6	46 819	-6.0	35 792	-20.0
25	22	Pitt Meadows BC	74 057	-10.2	34 590	-10.2	39 467	-10.2
26	26	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	71 554	-2.0	43 032	1.8	28 522	-7.3
27	30	Sudbury ON	69 201	-2.0	37 251	-10.7	31 950	10.6
28	33	Moncton NB	68 051	8.5	46 700	9.7	21 351	5.8
29	27	Regina SK	67 265	-6.8	50 189	1.2	17 076	-24.4
30	25	Oshawa ON	63 760	-15.6	27 370	-15.4	36 390	-15.8
31	35	Sault Ste Marie ON	63 088	7.0	29 969	-1.2	33 119	15.6
32	29	North Bay ON	61 415	-13.3	24 733	-5.3	36 682	-18.0
33	39	Kelowna BC	61 399	12.9	41 632	10.3	19 767	18.9
34	32	Windsor ON	60 495	-4.6	28 471	-5.9	32 024	-3.5
35	37	Vancouver Harbour BC	59 545	6.5	53 107	0.6	6 438	106.9
36	36	Edmonton Intl. AB	59 292	5.4	52 741	4.9	6 551	10.0
37	38	Prince George BC	58 607	7.8	35 588	6.3	23 019	10.2
38	34	St John's NF	58 502	-1.4	42 468	4.3	16 034	-13.7
39	31	Langley BC	56 340	-11.7	23 837	-8.8	32 503	-13.7
40	40	Montréal/Mirabel Intl. QC	53 788	6.5	47 998	11.7	5 790	-23.1
41	42	Whitehorse YT	51 496	12.6	22 227	3.9	29 269	20.4
42	47	Penticton BC	48 377	22.1	26 444	29.8	21 933	13.8
43	44	Gander Intl. NF	45 420	9.7	31 727	10.4	13 693	8.4
44	41	Fredericton NB	45 083	-9.5	30 749	-2.1	14 334	-22.2
45	43	Kamloops BC	40 748	-4.6	29 219	6.3	11 529	-24.4
46	45	St Jean QC	40 355	-1.8	22 966	19.3	17 389	-20.4
47	48	Fort McMurray AB	40 265	6.0	26 264	7.5	14 001	3.3
48	50	Sept-Îles QC	38 976	7.8	31 004	5.6	7 972	17.1
49	46	Lethbridge AB	37 578	-6.7	18 122	3.9	19 456	-14.7
50	49	Thompson MB	36 189	-2.5	30 712	4.9	5 477	-30.3
51	51	Saint John NB	33 344	-6.6	27 779	5.8	5 565	-41.2
52	53	Grande Prairie AB	29 537	6.6	23 314	10.1	6 223	-4.5
53	55	Val D'or QC	20 323	14.2	17 687	16.4	2 636	1.3
54	56	Baie Comeau QC	15 473	-2.2	14 243	5.1	1 230	-45.8
Total			4 917 805	-0.7	3 329 238	1.0	1 588 567	-4.2

Section 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES

Table 8.1

Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by
Type of Aircraft, 1994

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1993	1994	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	21 452	21 212	-1.1
Helicopters - Hélicoptères	1 533	1 582	3.2
Gliders - Planeurs	597	601	0.7
Balloons - Aérostats	422	438	3.8
Gyroplanes - Autogires	162	172	6.2
Airships - Dirigeables	2	3	50.0
Total	27 912	27 848	-0.2

Aircraft registered as of December 31 of each year. Includes all aircraft listed in the Canadian Civil Aircraft Register, whether or not they have a valid certificate of airworthiness. - Aéronefs immatriculés au 31 décembre de chaque année. Comprend tous les aéronefs inscrits dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, peu importe qu'ils soient dotés ou non d'un certificat de navigabilité valide.

Source: Transport Canada - Canadian Civil Aircraft Register, Annual Report TP220. - Transports Canada - Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, Rapport annuel TP220.

Table 8.2

Pilot Licences in Force in Canada, 1994

Tableau 8.2

Licences de pilote en vigueur au Canada, 1994

	1993	1994	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	30 649	28 968	-5.5
Commercial - Professionnel	10 129	10 274	1.4
Airline transport - De ligne	9 178	8 987	-2.1
Sub-total - Sous-total	49 956	48 229	-3.5
Glider - Planeur	5 750	5 784	0.6
Gyroplane - Autogire	19	18	-5.3
Free balloon - Ballon libre	299	292	-2.3
Ultralight - Ultraléger			
Private - Privé	1 732	1 792	3.5
Commercial - Professionnel	739	765	3.5
Total	58 495	56 880	-2.8

Figures are as of December 31 of each year. Chiffres valables au 31 décembre de chaque année.

Source: Transport Canada: Summary of Personnel Licences. - Transports Canada: Sommaire des licences du personnel.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être assigné à un niveau de déclaration supérieur lorsque son rendement satisfait les paramètres d'un nouveau niveau pour deux années consécutives. De même, un transporteur peut être assigné à un niveau inférieur l'année qui suit celle où son rendement ne correspond pas aux paramètres de ce niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées pas les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Survey Methodology Forms

Formulaires des méthodes d'enquête

	Scheduled	Charter	Balance Sheet	Income Statement	Fleet Report
Level	Services réguliers	Services d'affrètement	Bilan	État Revenu et dépenses	Rapport du parc aérien
Niveau	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly/ Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100 kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisées. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

- (v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.
- (vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

- (v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.
- (vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.
- (iii) In Table 6.7, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1994 figures is the following:
 - Large hubs: Calgary, Toronto and Vancouver.
 - Medium hubs: Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria and Winnipeg.
 - Small hubs: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. Johns and Thunder Bay.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.
- (iii) Dans le tableau 6.7, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapare de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1994 est la suivante:
 - Grandes villes-pivots: Calgary, Toronto et Vancouver.
 - Moyennes villes-pivots: Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria et Winnipeg.
 - Petites villes-pivots: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. Johns et Thunder Bay.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by Transport Canada (TC) air traffic control units at Transport Canada control towers and Flight Service Stations (FSS).

The aircraft movement statistics were compiled at the Aviation Statistics Centre (ASC) from Daily Air Traffic Records that originated with the tower and FSS units. The reports give detailed accounts of all aircraft movements during the reporting period.

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents.

The parameter files also include Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between GMT and Local is allocated.

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by ASC editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6177).

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 7 donnent les mouvements d'aéronefs enregistrés par les unités de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle de Transports Canada et les Stations d'information de vol (FSS).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ont été rassemblées à partir de rapports quotidiens transmis au Centre des statistiques de l'aviation par les unités des tours de contrôle et FSS. Ces rapports donnent un relevé détaillé de tous les mouvements d'aéronefs durant la période étudiée.

Méthodes d'enquête

Le Rapport sur les mouvements itinérants d'aéronefs a pour objet de capter les renseignements suivants: l'identification de l'aéronef, le type ou genre d'aéronef, l'origine du dernier aéroport précédant l'atterrissage à l'aéroport déclarant ou la destination du vol après le décollage, l'arrivée ou le départ, l'heure précise du mouvement, la piste utilisée et les règles de vol (vols visuels ou aux instruments).

Le Rapport sur les mouvements locaux d'aéronefs sert à répartir les mouvements locaux selon l'heure, les avions monomoteurs, multimoteurs, à réaction ou militaires.

Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emmagasinement de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

Le fichier des paramètres renferme en outre l'information sur l'environnement de l'aéroport qui permet de vérifier sa catégorie. La piste déclarée est homologuée et la différence entre le temps moyen de Greenwich et l'heure locale est assignée.

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs sont accumulées à partir des données provenant des unités des tours de contrôle de la circulation aérienne ou du personnel des stations d'information de vol. Étant donné que le personnel de ces positions est hautement formé et possède une expertise dans la surveillance des opérations et la manière de remplir les déclarations, il s'ensuit donc que les statistiques qui entrent dans la banque des données sont de haute qualité.

Les cycles de vérification font partie des programmes du traitement des données sur l'ordinateur et sert à identifier les erreurs commises lors de l'échange des données via le réseau ADIS ou capté par formulaire. Les erreurs identifiées sont corrigées manuellement par les préposés à la vérification au Centre des statistiques de l'aviation.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6177).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1993 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1993 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1993 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1994 are shown in the following table with comparative 1993 data:

	1993	1994	Change Variation %	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	19	17	-10.5	Niveau II
Level III	75	72	-4.0	Niveau III
Level IV	146	139	-4.8	Niveau IV
Total	244	232	-4.9	Total

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1993 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1993 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1993.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1994 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1993 sont également présentées.
- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1994 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 1.
- c) Pour l'année 1994, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 1.
- d) Estimates for non response totalled 1% in 1994.
- d) Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 1% en 1994.
- e) In 1988, Canadian air carriers were allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 232 carriers in 1994, 214 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 99.1% of all revenues reported.
- e) En 1988, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 232 transporteurs en 1994, 214 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 99.1% de toutes les recettes générées.
- f) Canadian Airlines International Ltd. reclassified their reporting of commissions in 1994. This reclassification has no impact on the net loss. Effectively, it reduces the values for passenger revenues on scheduled services, and promotion and sales expenses (part of general services and administration). Accordingly, we have restated the 1993 values to be comparable to those reported in 1994.
- f) Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont reclassifié leur déclaration des commissions en 1994. Cette reclassification n'a aucun impact sur la perte nette. Effectivement, elle réduit les valeurs des recettes-passagers pour les services réguliers ainsi que les dépenses au titre de la publicité et celles-ci sont des composantes des services généraux et administration. Par conséquent, les valeurs de 1993 ont été modifiées afin de les rendre comparables aux valeurs déclarées en 1994.
- g) Data on scheduled services have been revised for the first and second quarters of 1994. This revision affects how the data are split between the transborder and other international sectors.
- g) Les données sur les services réguliers ont été révisées pour les premier et deuxième trimestres de 1994. Cette révision affecte la répartition des données entre les secteurs transfrontalier et autre international.
- h) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- h) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods. For this publication level I includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd only. Any other carriers with greater volumes of passengers and/or goods than Level II volumes are included with Level II.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expenses. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).

- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Terms Related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers, refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manœuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes. Pour les fins de cette publication, le niveau I comprend seulement Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Tous les autres transporteurs avec des volumes de passagers et/ou de marchandises supérieurs aux volumes des transporteurs de niveau II sont inclus dans le niveau II.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif.

Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

Mouvement d'aéronef. Tout décollage, atterrissage ou toute approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements itinérants les mouvements dans lesquels les aéronefs partent à destination ou arrivent en provenance d'un autre lieu, ou les mouvements où les aéronefs quittent le circuit mais reviennent pour atterrir.

Mouvement local. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements locaux, les mouvements dans lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada			
1994	4*	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes/ Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1984-94
	3	Recent Trends in Canadian Airline Costs/Les frais des transporteurs aériens canadiens: tendances récentes	1988-94
	2	The Impact of Competition on Air Fares in Canada/L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	1988-93
	1	Seasonally Adjusted Profitability Data for the Canadian Air Carriers/Désaisonnalisation des données sur la rentabilité des transporteurs aériens canadiens	1988-94
1993	4	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes/ Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1983-93
	3	Basic Profitability of Canadian Air Carrier Families/Rentabilité de base des familles de transporteurs aériens canadiens	1988-92
	2	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes/ Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1983-93
	1	Domestic Competition Among Canadian Air Carriers/Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens	1988-92
1992	4	Average Domestic Air Fares by Province and City Since 1983 / Tarifs aériens intérieurs moyens selon la province et la ville, depuis 1983	1983-92
	3	The International Air Charter Market (Passengers) / Le marché des services aériens d'affrètement internationaux (passagers)	1983-92
	2	Air Fare Indexes Versus Average Air Fares / Indices des tarifs aériens versus tarifs aériens moyens	1983-92
	1	Business Usage of Privately Registered Aircraft / Utilisation, par affaires, des aéronefs immatriculés comme aéronefs privés	1990
1991	4	Evolution of Air Fares for the Top Ten Canadian Cities, Fourth Quarter of 1988-1991 / Évolution des tarifs aériens au niveau des dix principales villes canadiennes, Quatrième trimestre de 1988-1991	1988-91
	3	Five Years of Affiliate Networks / Cinq années des réseaux affiliés	1987-91
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the Provincial Level / Un examen de l'utilisation des tarifs aériens au niveau des provinces	1987-91
	1	An Overview of Operations / Un aperçu des exploitations	1980-90
1990	4	Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform / Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique	1988-90
	3	Level I Carriers Direct Flying Expenses / Dépenses d'exploitation directe des transporteurs de niveau I	1982-90
	2	Discount Fare Utilization in the International Sector / Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international	1983, 1987-90
	1	Employment of Canadian Air Carrier Families and the Efficiencies of its Use / L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation	1987-89

* Last issue - Dernier numéro.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada - Concluded / Opérations des transporteurs aériens au Canada - fin			
1989	4	An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens	1983-89
	3	Financial Performance of the Major Carriers and Their Affiliate Networks / Performance financière des principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés	1987-89
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the City Level / Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des villes	1983, 1987-89
	1	Fleet of the Canadian Affiliate Carriers / Flotte des transporteurs affiliés canadiens	1987-89
1988	4	Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers / Les revenus moyens des services à horaire fixe pour certains transporteurs aériens canadiens	1984-88
		Impact of Deregulation on Air Fares / Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens	1983-88
	3	Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers / Transporteurs aériens canadiens de niveau I et les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe	1980-87
		Fleet of Level I Canadian Air Carriers / Flotte aérienne des transporteurs aériens canadiens de niveau I	1988-89
	2	Business & Other Reasons for Travel / Voyages d'affaires et autres	1988
		Discount Fare Utilization at the Provincial Level / Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial	1983, 1987-88
	1	Airplane and Other Modes of Passenger Transportation / L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers	1987
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
Catalogue 51-204 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur			
1994		Air Passenger Travel, Air Fares and the Price of Aviation Fuel: Two Decades in Review/ Voyages et tarifs aériens et prix du carburéacteur: Bilan de deux décennies	1974-94
		Passenger Air Travel Within and Between Provinces/Territories (Major Scheduled Air Carriers)/ Voyageurs aériens entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (des principaux transporteurs aériens réguliers)	1993-94
		Passenger Air Travel Between Canadian Cities: Ticket Origins for the Top 25 City-Pairs in 1994/ Passagers aériens voyageant entre des villes canadiennes: Origine inscrite sur les billets pour les 25 principales paires de villes en 1994	1994
1993		The Top 25 City-Pairs: Passenger Counts for Trips on Scheduled and Charter Flights/Revue des 25 principales paires de villes: Nombre de passagers effectuant des voyages sur vols réguliers et vols d'affrètement	1992-93
		The Top Ten Origin and Destination Cities in Canada (Major Scheduled Air Carriers): An Historical Review/Dix premières villes au Canada selon l'origine et la destination (des principaux transporteurs aériens réguliers): revue historique	1973-83-93
		Passenger Travel Within and Between Provinces/Territories (Major Scheduled Air Carriers)/ Nombre de passagers voyageant entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (des principaux transporteurs aériens réguliers)	1993
		Comparing Air, Rail and Bus Passenger Counts/Comparaisons des chiffres sur les passagers des services aériens, ferroviaires et d'autobus	1991

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-204 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination Domestic Report - Concluded / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur - fin			
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-91
		Scheduled Domestic Air Traffic / Trafic aérien régulier intérieur	1980-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1986-90
		Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic / Trafic aérien régulier inter-provincial et intra-provincial	1989-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
1988		Lester B. Pearson - Our Busiest Airport / Notre aéroport le plus achalandé - Lester B. Pearson	1978-88
		Transportation Used by Canadian Travellers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1984,86 1988
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88
Catalogue 51-205 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination, Canada - United States Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada - États-Unis			
1994		Ticket Origins for the Top 25 Transborder City-Pairs in 1994/Origine inscrite sur les billets pour les 25 principales paires de villes transfrontalières en 1994	1994
		Canada-United States Air Travel: The Provincial/Territorial Perspective/Voyages aériens entre le Canada et les États-Unis: perspectives provinciale et territoriale	1993-94
		Passenger Routings on International Air Journeys/Itinéraires des passagers effectuant des voyages internationaux	1983-93
1993		Air Carrier Nationality for Passenger Travel Between Canada and the United States, 1983 to 1993/Nationalité des transporteurs aériens de passagers entre le Canada et les États-Unis, 1983 à 1993	1983-93
		Changes in the Medium-Sized Canada-United States Passenger Origin and Destination Markets/Changements dans les marchés de taille moyenne au titre de l'origine et de la destination des passagers entre le Canada et les États-Unis	1992-93
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Scheduled Transborder Air Traffic / Trafic aérien régulier transfrontalier	1983-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale/territoriale	1990-91

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-205 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination, Canada - United States Report - concluded/ Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada - États-Unis - fin			
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Ontario-New York State and Ontario-Florida Scheduled Air Passenger Traffic / Trafic des passagers sur vols réguliers pour Ontario-État de New York et Ontario-État de Floride	1979-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
Catalogue 51-206 Annual / Annuel			
Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne			
1993		1993 Civil Aviation Results/Aviation civile - Résultats de 1993	1987-93
		Discount Pricing Behaviour by Canadian Level I Air Carriers During the Recession/ Le comportement des transporteurs aériens canadiens de niveau I face aux tarifs réduits au cours de la récession	1989-93
1992		Seasonal Adjustment of Average Domestic Discount Air Fares / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits intérieurs moyens	1983-92
1991		The Impact of Competition on Air Fares in Canada / L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	1983-91
		Airline Passenger Services and Canadian Air Carrier Competitiveness / Services aux passagers des compagnies aériennes et concurrence entre les transporteurs aériens au Canada	1986-90
1990		An Overview of Employment / Un aperçu de l'emploi	1980-90
		An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens	1986-90
		Discount Fares by Day of the Week / Tarifs réduits selon les jours de la semaine	1989-90
1989		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983-89
		Discount Fare Utilization and Air Fares: Regional Synopsis / Utilisation des tarifs réduits et tarifs aériens: sommaire régional	1983, 1987-89
1988		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983, 1987-88
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88
Catalogue 51-207 Annual / Annuel			
Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens			
1994		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service/La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1984-94
		The Domestic Charter Market/Le marché des vols nolisés intérieurs	1984-94
		The International Charter Market/Le marché des vols nolisés internationaux	1984-94
1993		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-93
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-93

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (concl'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (fin)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-207 Annual / Annuel			
Air Charter Statistics - Concluded / Statistiques des affrètements aériens - fin			
1993		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1988-93
1992		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-92
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-92
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1988-92
1991		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1987-91
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1987-91
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1987-91
1990		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1986-90
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1986-90
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1986-90
1989		International and Transborder Charter Markets / Le marché des vols nolisés internationaux et transfrontaliers	1980-89
		A Ten-Year Review of the International Charter Passenger Market / Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années	1980-89
1988		A Time Series Analysis of the Charter's Market Shares / Une analyse chronologique des parts du marché des affréteurs	1984-88

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (819-997-1986). - Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1986).

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David J. Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David J. Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Mars 1991

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISIONPUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
		\$	États- Unis US\$	Autres US\$	
10-234	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale de publications sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-203	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	144.00	168.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	90.00	96.00	112.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly
O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel
H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

May 1995

Mai 1995

Canada

For and About Businesses Serving the Business of Canada...

At last, current data and expert analysis on this VITAL sector in one publication!

The services sector now dominates the industrial economies of the world. Telecommunications, banking, advertising, computers, real estate, engineering and insurance represent an eclectic range of services on which all other economic sectors rely.

Despite their critical economic role, however, it has been hard to find out what's happening in these industries. Extensive and time-consuming efforts have, at best, provided a collection of diverse bits and pieces of information... an incomplete basis for informed understanding and effective action.

Now, instead of this fragmented picture, **Services Indicators** brings you a cohesive whole. An innovative quarterly from Statistics Canada, this publication **breaks new ground**, providing timely updates on performance and developments in:

- Communications
- Finance, Insurance and Real Estate
- Business Services

Services Indicators brings together analytical tables, charts, graphs and commentary in a stimulating and inviting format. From a wide range of key financial indicators including profits, equity, revenues, assets and liabilities, to trends and analysis of employment, salaries and output – PLUS a probing feature article in every issue, **Services Indicators** gives you the complete picture **for the first time!**

Finally, anyone with a vested interest in the services economy can go to **Services Indicators** for **current** information on these industries... both at-a-glance and in more detail than has ever been available before – all in one unique publication.

If **your** business is serving business in Canada, or if you are involved in financing, supplying, assessing or actually using these services, **Services Indicators** is a turning point – an opportunity to forge into the future armed with the most current insights and knowledge.

Order YOUR subscription to **Services Indicators** today!

Services Indicators (catalogue no. 63-0160XPB) is \$112 (plus 7% GST) in Canada, US\$135 in the United States and US\$157 in other countries.

To order, write to Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call 1-800-267-6677 toll-free in Canada and the United States [1-613-951-7277 elsewhere] and charge to your VISA or MasterCard.

Au sujet des entreprises au service des affaires du Canada et à leur intention...

Enfin regroupées en une publication, des données courantes et des analyses éclairées sur ce secteur **ESSENTIEL!**

Le secteur des services domine à l'heure actuelle les économies industrielles du monde. Les télécommunications, les opérations bancaires, la publicité, l'informatique, l'immobilier, le génie et l'assurance représentent une gamme éclectique de services sur lesquels reposent tous les autres secteurs économiques.

En dépit de leur rôle critique sur le plan économique, il est toutefois difficile de savoir ce qui se passe dans ces branches d'activité. Des efforts considérables et fastidieux ont permis, au mieux, de rassembler une collection de renseignements fragmentaires divers... qui ne favorisent pas la compréhension avisée et la prise de mesures efficaces.

Remplacez **maintenant** ce tableau fragmentaire par l'image cohérente que vous offre **Indicateurs des services**. Cette publication trimestrielle innovatrice de Statistique Canada **pénètre dans un domaine inexploré**, fournissant des aperçus opportuns du rendement et des progrès dans les domaines suivants :

- Communications
- Finance, assurance et immobilier
- Services aux entreprises

Indicateurs des services rassemble des tableaux analytiques, des diagrammes, des graphiques et des observations en un mode de présentation stimulant et attrayant. En puisant à même une vaste gamme d'indicateurs financiers importants, allant notamment des profits, des capitaux propres, des recettes, de l'actif et du passif aux tendances et analyses de l'emploi, des salaires et de l'extrant – à laquelle s'ajoute un article de fond exploratif dans chaque numéro, **Indicateurs des services** brosse **pour la première fois** un tableau complet!

Enfin, quiconque s'intéresse au secteur des services peut consulter **Indicateurs des services** pour trouver des renseignements **courants** sur ces branches d'activité... tant sous une forme sommaire qu'à un niveau de détail n'ayant jamais encore été offert – et ce, dans une même publication.

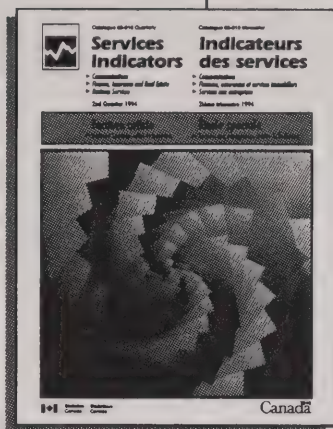
Si vous êtes de ceux qui fournissent des services aux entreprises canadiennes, ou si vous financez, fournissez ou évaluez ces services ou y avez en fait recours, **Indicateurs des services** représente un tournant – une chance de s'aventurer dans l'avenir en étant armé des réflexions et connaissances les plus actuelles.

Commandez dès aujourd'hui VOTRE abonnement à **Indicateurs des services!**

Indicateurs des services (n° 63-0160XPB au catalogue) coûte 112 \$ (plus 7 % de TPS) au Canada, 135 \$ US aux États-Unis et 157 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste qui figure dans la présente publication).

Si vous préférez, vous pouvez télécopier votre commande en composant le 1-613-951-1584 ou téléphoner sans frais du Canada et des États-Unis au 1-800-267-6677 (ou d'ailleurs, au 1-613-951-7277) et porter les frais à votre compte VISA ou MasterCard.



✓ **Identify
Emerging Trends**

✓ **Define New
Markets**

✓ **Pinpoint Profit
Opportunities**

✓ **Dégagez les
nouvelles tendances**

✓ **Définissez les
nouveaux marchés**

✓ **Déterminez les
possibilités de profit**

To safeguard your place in tomorrow's marketplace, you have to be able to anticipate trends today. To do that, you're going to need some insight into the purchasing trends in the Canadian marketplace.

With a complete profile of Canadian consumers, plus an indepth analysis of Canadian industries, the **Market Research Handbook** gives you the most thorough coverage of purchasing trends. This valued bestseller can lead you to new markets by giving you details on:

- ▶ how much money Canadians are earning and what they're spending on cars, rent, home entertainment and household appliances;
 - ▶ the level of sales in retail chain and department stores;
 - ▶ what goods are being traded between Canada, U.S., and other countries;
 - ▶ census data such as: age/sex, schooling, households, unemployment, interprovincial and international migration
- ...and much, much more!

With over 600 pages, the **Handbook** includes more than 200 statistical tables that give you instant access to provincial and national market data. Featured are important economic indicators such as the **Gross Domestic Product**, **Labour Force Productivity**, **Private and Public Investment** and the **Consumer Price Index**.

Order your copy of the **Market Research Handbook** (Catalogue #63-2240XPB) today for only \$110 in Canada plus \$7.70 GST, US\$132 in the United States, and US\$154 in other countries.

CALL TOLL-FREE 1-800-267-6677 OR FAX (613)951-1584 and use your VISA or MasterCard. **OR MAIL** your order to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Office listed in this publication.



Pour maintenir votre place sur le marché de demain, vous devez être en mesure de prévoir les tendances aujourd'hui. Pour ce faire, vous devrez comprendre les habitudes d'achat sur le marché canadien.

Renfermant un profil complet des consommateurs canadiens ainsi qu'une analyse approfondie des industries canadiennes, le **Recueil statistique des études de marché** brosse un tableau exhaustif des habitudes d'achat. Ce précieux best-seller peut vous faire découvrir de nouveaux marchés en vous fournissant les détails suivants :

- ▶ les revenus des Canadiens et leurs dépenses pour la voiture, le loyer, les appareils de divertissement et les appareils ménagers;
 - ▶ le niveau des ventes dans les magasins de détail à succursales et les grands magasins;
 - ▶ les biens échangés entre le Canada, les É.-U. et d'autres pays;
 - ▶ les données du recensement telles que l'âge, le sexe, le niveau de scolarité, les ménages, le chômage, la migration interprovinciale et internationale
- ...et bien plus encore!

Le **Recueil**, contenant plus de 600 pages et au delà de 200 tableaux statistiques, vous permettra d'accéder instantanément aux données provinciales et nationales sur le marché. Il traite d'indicateurs économiques importants tels que le **produit intérieur brut**, la **productivité de la population active**, les **investissements privés et publics** et l'**Indice des prix à la consommation**.

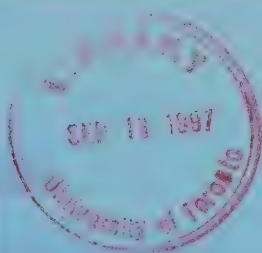
Procurez-vous votre exemplaire du **Recueil statistique des études de marché** (n° 63-2240XPB au catalogue) dès aujourd'hui pour seulement 110 \$ au Canada plus 7,70 \$ de TPS, 132 \$ US aux États-Unis et 154 \$ US dans les autres pays. Commandez votre exemplaire **PAR TÉLÉPHONE EN COMPOSANT SANS FRAIS** le 1-800-267-6677 **OU PAR TÉLÉCOPIEUR** au (613) 951-1584 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard, **OU PAR LA POSTE** à l'adresse suivante : Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le bureau régional de Statistique Canada le plus près dont la liste figure dans la présente publication.

Canadian Civil Aviation

1995

Aviation civile canadienne

1995



Data in many forms

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on the Internet, compact disc, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to obtain more information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to: Aviation Statistics Centre, Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (819) 997-1986, facsimile number (819) 953-8499) or to the Statistics Canada Regional Reference Centre in:

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

You can also visit our World Wide Web site:
<http://www.statcan.ca>

Toll-free access is provided **for all users who reside outside the local dialling area** of any of the Regional Reference Centres.

National enquiries line	1 800 263-1136
National telecommunications device for the hearing impaired	1 800 363-7629
Order-only line (Canada and United States)	1 800 267-6677

How to order publications

Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, the Statistics Canada Regional Reference Centres, or from:

Statistics Canada
Operations and Integration Division
Circulation Management
120 Parkdale Avenue
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-7277
Fax: (613) 951-1584
Toronto (credit card only): (416) 973-8018
Internet: order@statcan.ca

Standards of service to the public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and services to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur Internet, disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (819) 997-1986, télécopieur (819) 953-8499) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

Vous pouvez également visiter notre site sur le Web :
<http://www.statcan.ca>

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à **tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres de consultation régionaux.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Numéro pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1 800 267-6677

Comment commander les publications

On peut se procurer les publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des centres de consultation régionaux de Statistique Canada, ou en écrivant à :

Statistique Canada
Division des opérations et de l'intégration
Gestion de la circulation
120, avenue Parkdale
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone : (613) 951-7277
Télécopieur : (613) 951-1584
Toronto (carte de crédit seulement) : (416) 973-8018
Internet : order@statcan.ca

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian Civil Aviation

1995

Statistique Canada
Division des transports
Le Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1995

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1996

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1996

Price: Canada: \$39.00
United States: US\$47.00
Other countries: US\$55.00

Catalogue No. 51-206-XPB

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1996

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Décembre 1996

Prix : Canada : 39 \$
États-Unis : 47 \$ US
Autres pays : 55 \$ US

N° 51-206-XPB au catalogue

ISSN 0826-6026

Ottawa

Note of appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing co-operation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued co-operation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

..	figures not available.
...	figures not appropriate or not applicable.
-	nil or zero.
--	amount too small to be expressed.
p	preliminary figures.
r	revised figures.
x	confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of T. Trépanier, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which A. Mathieson is the Unit Head, R. Lund is the Statistician and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

Systems Section:

Marc Maisonneuve	Tom Kean
------------------	----------

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

..	nombres indisponibles.
...	n'ayant pas lieu de figurer.
-	néant ou zéro.
--	nombres infimes.
p	nombres provisoires.
r	nombres rectifiés.
x	confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division de transports, Statistique Canada, sous la direction générale de T. Trépanier, directrice de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont A. Mathieson est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la production de cette publication:

Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

Section des systèmes:

Marc Maisonneuve	Tom Kean
------------------	----------

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'American National Standard for Information Sciences - "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 - 1984.



Table of Contents

	Page
Highlights	vii
Introduction	xi
Special Articles	xiii

SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level IA, 1994-1995	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2

PART I COMMERCIAL AVIATION**SECTION 2 OPERATING STATISTICS**

Table 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-III,	4
Table 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level IA	5
Table 2.4	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	7

SECTION 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1	Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8
Table 3.2	Income Statement - Canadian Air Carriers, Level IA	9
Table 3.3	Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	11
Table 3.4	Income Statement - Canadian Air Carriers, Operating Helicopters Only, Levels I-IV	12
Table 3.5	Income Statement by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	13
Table 3.6	Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	17

Table des matières

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Études spéciales	xiii

SECTION 1 REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1	Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1994-1995	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2

PARTIE I AVIATION COMMERCIALE**SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION**

Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	5
Tableau 2.4	Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	7

SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1	État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
Tableau 3.2	État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	9
Tableau 3.3	État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	11
Tableau 3.4	État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	12
Tableau 3.5	État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	13
Tableau 3.6	Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	17

Table of Contents

	Page
Table 3.7 Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18
Table 3.8 Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level IA	19
Table 3.9 Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	20
Table 3.10 Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I and II	21
Table 3.11 Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level IA	22
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA	
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	23
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level IA	24
Table 4.3 Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	25
SECTION 5 AIRCRAFT FLEET	
Table 5.1 Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26
Table 5.2 Aircraft Fleet, by Aircraft type - Canadian Air Carriers, Level IA	27
PART II FARE BASIS	
SECTION 6 FARE BASIS DATA	
Table 6.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1992- 1995	33
Table 6.2 Average Fare by Sector and Fare Type Group - Canadian Carriers, Level I - Scheduled Services	33

Table des matières

	Page
Tableau 3.7 Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18
Tableau 3.8 Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	19
Tableau 3.9 Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	20
Tableau 3.10 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	21
Tableau 3.11 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	22
SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	23
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	24
Tableau 4.3 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	25
SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS	
Tableau 5.1 Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26
Tableau 5.2 Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	27
PARTIE II BASE TARIFAIRE	
SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1992- 1995	33
Tableau 6.2 Tarifs moyens selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	33

Table of Contents**Table des matières**

		Page			Page
Table 6.3	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	34	Tableau 6.3	Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	34
Table 6.4	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	34	Tableau 6.4	Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	34
Table 6.5	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	35	Tableau 6.5	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	35
Table 6.6	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	36	Tableau 6.6	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	36
Table 6.7	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	37	Tableau 6.7	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	37
Table 6.8	Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	38	Tableau 6.8	Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	38
PART III	CIVIL AVIATION		PARTIE III	AVIATION CIVILE	
SECTION 7	AIRCRAFT MOVEMENTS		SECTION 7	MOUVEMENTS D'AERONEFS	
Table 7.1	Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	39	Tableau 7.1	Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	39
Table 7.2	Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	40	Tableau 7.2	Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	40
SECTION 8	AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES		SECTION 8	AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Table 8.1	Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	41	Tableau 8.1	Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	41
Table 8.2	Pilot Licences in Force in Canada	41	Tableau 8.2	Licences de pilote en vigueur au Canada	41

Table of Contents

	Page
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	42
Factors Which May Have Influenced the Data	49
Glossary	50
Published Special Articles	56
Publications Available from the Transportation Division	62

Table des matières

	Page
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	42
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	49
Glossaire	53
Études spéciales publiées	56
Publications disponibles à la Division des transports	62

Highlights

Operating Statistics

- In 1995, Canadian Level I to IV air carriers reported a record level of passenger-kilometres flown. The 10% growth in passenger-kilometres in 1995 represents the largest annual increase since 1988. Before 1988, passenger-kilometres were collected for scheduled flights, but not charter flights.
- Growth took place in each of the geographic sectors in 1995. Viewed in terms of percentage increases in passengers, the growth was most pronounced in the transborder market, which was up by 14%. This transborder growth was precipitated by the Canada - United States Air Services Agreement of February 1995. The agreement led to the introduction of many new direct flights between transborder city pairs. The number of transborder flights by large Canadian carriers (scheduled and charter) increased by 33% in 1995, compared to a 20% increase by U.S. carriers. Airport tower records indicate that Air Canada increased its transborder flights by 40%, from 43 000 to 60 000, and this accounted for 84% of the increases by Canadian carriers. Air Canada used its 50 seat Canadair Jets for much of its new operations. By January 1996 Air Canada had acquired 14 of these aircraft.
- In the domestic market, Canadian air carriers reported 6% growth in passenger-kilometres. The domestic market is characterized by competition between the families of the two major carriers (which include their network of affiliate scheduled carriers), and the large charter carriers. Over the last decade, these charter carriers have included Air Transat, Canada 3000, Nationair, Royal Aviation and others). 1995 marks the first year since deregulation in 1988 that this charter group did not increase its domestic market share, with respect to the total operations of the two families of Air Canada and CAI. The share of the charter group had risen from 0.1% in 1988 to 11% in 1994, but fell to 10% in 1995.
- Seasonally adjusting the quarterly data shows that the Canadian passenger market was on an upswing between the third quarter of 1993 and the third quarter of 1995. (Raw data contains a trend component, an irregular component and a seasonal component. The seasonally adjusted data series shows the data without the seasonal component.) During the period noted above, Canadian carriers reported increases in

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- En 1995, les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à IV ont déclaré un niveau sans précédent du nombre de passagers-kilomètres parcourus. L'augmentation de 10 % du nombre de passagers-kilomètres en 1995 est la plus importante hausse annuelle depuis 1988. Avant 1988, le nombre de passagers-kilomètres était comptabilisé pour les vols réguliers, mais pas pour les vols d'affrètement.
- En 1995, chacun des secteurs géographiques a été porteur de croissance. Si l'on examine les résultats en pourcentage de l'augmentation des passagers, c'est le marché transfrontalier (en hausse de 14 %) qui a affiché la croissance la plus prononcée. L'Accord relatif aux services aériens, conclu en février 1995 entre le Canada et les États-Unis, a précipité cet accroissement des activités transfrontalières. L'accord a favorisé la mise en service de nombreuses liaisons transfrontalières directes. Le nombre de vols transfrontaliers (réguliers et d'affrètement) effectués par les principaux transporteurs canadiens a augmenté de 33 % en 1995, comparativement à 20 % chez les transporteurs américains. Les chiffres recueillis par les tours de contrôle des aéroports indiquent que le nombre des vols transfrontaliers d'Air Canada a augmenté de 40 %, passant de 43 000 à 60 000, ce qui représente 84 % de la hausse enregistrée par les transporteurs canadiens. Air Canada s'est servi de ses Canadair de 50 places pour offrir la majeure partie de ces nouveaux services. En janvier 1996, Air Canada avait fait l'acquisition de 14 de ces appareils.
- En ce qui concerne le marché intérieur, le nombre de passagers-kilomètres déclarés par les transporteurs canadiens s'est accru de 6 %. Le marché intérieur est caractérisé par la concurrence qu'il y a entre les deux principaux groupes de transporteurs (chacun ayant son réseau de transporteurs affiliés exploitant des services réguliers) et les principaux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Au cours de la dernière décennie, on pouvait compter parmi ces transporteurs à services d'affrètement des sociétés comme Air Transat, Canada 3000, Nationair, Royal Aviation et autres. En 1995, ce groupe de transporteurs à services d'affrètement n'a pas réussi à accroître sa part du marché intérieur par rapport à l'ensemble des activités des groupes d'Air Canada et de LACI, et ce pour la première fois depuis la déréglementation de 1988. La part de marché du groupe à services d'affrètement est passée de 0,1 % en 1988 à 11 % en 1994, mais est retombée à 10 % en 1995.
- Les données trimestrielles désaisonnalisées indiquent que le marché canadien des voyages était en progression entre le troisième trimestre de 1993 et le troisième trimestre de 1995. (Les données brutes contiennent un élément tendanciel, un élément irrégulier et un élément saisonnier. Les séries de données désaisonnalisées présentent les données sans leur élément saisonnier.) À chaque trimestre de la période susmentionnée, les transporteurs canadiens ont déclaré que

passenger-kilometres in every quarter. In the fourth quarter of 1995, they reported a drop of 7%. However, this drop followed an unusually large increase (11%) in the third quarter of 1995. Flights between Canada and the Pacific/Orient by Air Canada rose by 142% during the third quarter of 1995. This represented an increase of 170 flights. CAI's flights increased by 12%, an increase of 130 flights. For the two carriers together there was an increase of 24%.

Financial Statistics

- Canadian Level I, II and III air carriers reported a basic loss (operating income combined with interest income and interest expenses) of \$17 million in 1995. This is a deterioration of \$91 million from the \$75 million income reported in 1994.
- CAI reported a basic loss of \$113 million in 1995, after breaking even in 1994. Air Canada reported a basic income of \$27 million, up from \$3 million in 1994. The affiliate networks of both major carriers reported basic incomes in 1995. On the Air Canada side, the Connectors reported a drop, from \$40 million to \$24 million. The CAI Partners went from an \$8 million loss in 1994 to a \$2 million basic income in 1995. The charter group (as described above) increased their basic income from \$29 million to \$37 million in 1995.
- Both major carriers reported a reduction in the ratio of their total wage bill to their basic expenses (operating expenses and interest expenses). At Air Canada, the number of pilots increased by 13%, while CAI's rose by 2%. Pilot average wages were virtually constant at both carriers. The number of non-pilot employees rose by 14% at Air Canada and 3% at CAI, with little change in average wage at either carrier.

Fare Basis Data

- In 1995, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers and two Level II carriers rose to a record 154.5, up 1% from the previous record of 153.0 in 1994. Although the economy fare index rose to a record level of 182.1, the discount fare index decreased by 2% to 135.4, down from the 1994 record of 138.6. Except for 1992, the all-fare index and economy fare index have risen every year since 1983.

le nombre de passagers-kilomètres avait progressé. Au quatrième trimestre de 1995, ils ont déclaré une chute de 7 %. Cependant, ce recul est survenu dans la foulée d'un accroissement inhabituel (11 %) au troisième trimestre de 1995. Le nombre de vols d'Air Canada entre le Canada et la région du Pacifique et de l'Extrême-Orient a progressé de 142 % pendant le troisième trimestre de 1995, ce qui représente une hausse de 170 vols. Le nombre de vols de LACI a augmenté de 12 %, une hausse de 130 vols. Les résultats combinés des deux transporteurs se traduisent par une augmentation de 24 %.

Statistiques financières

- Les transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III ont déclaré une perte directe (calculée en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) de 17 millions de dollars en 1995. Il s'agit d'un recul de 91 millions de dollars par rapport au revenu de 75 millions de dollars déclaré en 1994.
- La société LACI a déclaré une perte directe de 113 millions de dollars en 1995, après s'en être tirée sans gains ni pertes en 1994. Air Canada a déclaré un revenu direct de 27 millions de dollars, en hausse de 3 millions de dollars par rapport à 1994. Les réseaux de transporteurs affiliés des deux principaux transporteurs ont déclaré des revenus directs en 1995. Les Liaisons d'Air Canada ont connu une baisse de revenu, lequel est passé de 40 millions de dollars à 24 millions de dollars. Les partenaires de Canadien sont passés d'une perte de 8 millions de dollars en 1994 à un revenu direct de 2 millions de dollars en 1995. Le groupe des transporteurs exploitant des services d'affrètement (décrit précédemment) a accru son revenu direct, lequel est passé de 29 millions de dollars à 37 millions de dollars en 1995.
- Les deux principaux transporteurs ont déclaré que le ratio entre leurs charges salariales totales et leurs dépenses directes (dépenses d'exploitation et intérêts versés) a diminué. À Air Canada, le nombre de pilotes a progressé de 13%, alors qu'à LACI il s'est accru de 2%. La rémunération moyenne versée aux pilotes est demeurée virtuellement inchangée à Air Canada et à LACI. Le nombre des autres employés (qui ne sont pas des pilotes) a augmenté de 14% à Air Canada et de 3% à LACI. La rémunération moyenne versée à ces employés est restée relativement inchangée chez les deux transporteurs.

Données sur la base tarifaire

- En 1995, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I et par deux transporteurs de niveau II a atteint un niveau record de 154,5, en hausse de 1% par rapport au record antérieur de 153,0 en 1994. Bien que l'indice des tarifs de la classe économique ait augmenté pour s'établir à 182,1, soit un niveau record, l'indice des tarifs réduits a régressé de 2% pour s'établir à 135,4, une baisse par rapport au niveau record de 138,6 en 1994. Depuis 1983, l'indice pour tous les tarifs aériens et l'indice des tarifs économiques ont connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.

- In 1995, 74% of all scheduled passengers flew on discount fares. In domestic markets, a record 71% used discounted fares, besting the previous record level of 68% reported in 1992. For international markets, a record 80% (four out of every five scheduled passengers) flew on discount fares.
- The increase in the use of discount fares in 1995 was widespread among the provinces, with seven provinces posting increases. The largest increases were 6 percentage points in Quebec and 5 percentage points in Ontario.
- In 1995, the average one-way fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$196, a decrease of 2% from the record level of \$200 in 1994, but still 2% above the previous record of \$191 reported in 1993. The average fare paid by international passengers was \$366, a 4% decrease relative to the record level of a year earlier.
- In 1995, the highest average yield (26.9 cents revenue per passenger-kilometre) was found in the hub category "small-small".
- En 1995, 74% de tous les passagers des vols réguliers ont voyagé à tarifs réduits. Dans les marchés intérieurs, 71% de tous les passagers des vols réguliers ont profité de tarifs réduits, soit un niveau record. Le sommet précédent (68%) avait été enregistré en 1992. Pour les marchés internationaux, un niveau record de 80% (quatre passagers sur cinq des vols réguliers) ont voyagé à prix réduit.
- La hausse dans l'utilisation des tarifs réduits en 1995 était répandue parmi les provinces, sept de celles-ci ayant connu des hausses. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (6 points de pourcentage) et en Ontario (5 points de pourcentage).
- En 1995, le tarif moyen simple payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'est établi à 196\$, ce qui représente une baisse de 2% par rapport au tarif moyen inégalé de 200\$ observé en 1994. Ce montant dépasse, toutefois, de 2% le montant record antérieur de 191\$ observé en 1993. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 366\$, soit une baisse de 4% par rapport au niveau record de l'année précédente.
- En 1995, le revenu moyen le plus élevé (26,9 cents de recettes par passager-kilomètre) a été observé dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit».

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the Canadian Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogenous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

In 1995, the statistical reporting requirements were modified to lessen the reporting burden on Canadian air carriers. Quarterly reporting of operational and financial data was discontinued for Level III and IV carriers. As a result, the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada was discontinued following the release of fourth quarter data for 1994. The quarterly 1995 data for Level I and II carriers were released in the monthly aviation service bulletin, and are summarized in this publication. This publication also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized).

This annual publication presents data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots. The annual publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses, assets held and fleet operated.

This publication, Canadian Civil Aviation provides some historical perspective, displaying data for the current year and the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office des transports du Canada, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes:

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

En 1995, les exigences concernant la déclaration des statistiques ont été modifiées pour réduire la fardeau de réponse des transporteurs aériens canadiens. La déclaration des données opérationnelles et financières de base trimestrielle a été terminée pour les transporteurs des niveaux III et IV. Par la suite, la publication trimestrielle, Opérations des transporteurs aériens au Canada fut discontinuée suite à la parution des données du quatrième trimestre de 1994. Les données trimestrielles pour 1995 déclarées par les transporteurs des niveaux I et II ont été diffusées dans le bulletin mensuel de l'aviation, dont un sommaire apparaît dans cette publication. Cette publication comprend également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif).

Cette publication annuelle présente des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée Aviation civile canadienne, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente.

Special Articles

1995 Civil Aviation Results

by Robert Lund

In 1995 Canadian air carriers reported record levels of operations. The Canadian aviation industry followed the economy in general, generating a third consecutive year of increases in passenger-kilometres flown. While most Canadian carriers earned incomes, the Canadian industry in total lost ground in its ability to cover operating costs and interest expenses, even with record revenues. The basic income (operating income combined with interest income and expenses) of the Canadian Level I, II and III air carriers, deteriorated by \$92 million from its 1994 level.

Text Table 1

Financial Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I - IV, 1987 -1995

Year	Operating Revenue	Operating Income	Basic Income (Levels I - III)	Net Income
Année	Revenu d'exploitation	Bénéfice d'exploitation	Revenu direct (Niveaux I à III)	Bénéfice net
	\$'000 000	\$'000 000	\$'000 000	\$'000 000
1987	6 274	363	163	169
1988	7 137	257	7	120
1989	7 861	83	-196	37
1990	8 241	5	-308	-122
1991	7 600	-250	-587	-427
1992	7 548	-236	-612	-868
1993	7 535	-13	-401	-604
1994	8 406	410	75	141
1995	9 293	386	-17	-95

Figure 1 shows that the world's international carriers (which report to the International Civil Aviation Organization (ICAO)) had a better financial performance in 1995 than either Air Canada or Canadian Airlines International Ltd. (CAI). Air Canada reported a basic income (\$30 million) but its ratio of basic income to operating revenue did not improve as much as that of the ICAO carriers. With a basic loss of \$113 million in 1995, CAI had a substantial deterioration from its break even position of 1994. All three groups reported increases in operating revenues.

Figure 2 shows the ratio of basic income to operating revenue for the other three distinct groups of air carriers in Canada. These include the Air Canada Connectors and CAI Partners, (the affiliate networks of the two major carriers), and

Études spéciales

Aviation civile - Résultats de 1995

par Robert Lund

En 1995, les transporteurs aériens du Canada ont déclaré un volume record d'activités. L'industrie canadienne de l'aviation a suivi l'économie en général et a enregistré une hausse dans le nombre de passagers-kilomètres réalisés pour une troisième année consécutive. Si la plupart des transporteurs canadiens ont aussi déclaré un bénéfice, le secteur canadien de l'aviation civile a dans l'ensemble perdu du terrain en ce qui concerne sa capacité à couvrir ses frais d'exploitation et ses intérêts versés et ce, malgré des recettes record. Le revenu direct (calculé en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) des transporteurs des niveaux I, II et III a diminué de 92 millions \$ par rapport à 1994.

Tableau explicatif 1

Statistiques financières - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I à IV, 1987 -1995

La figure 1 montre que les transporteurs internationaux du monde (qui relèvent de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)) ont affiché en 1995 un rendement financier supérieur à celui d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Air Canada a déclaré un revenu direct (30 millions \$), mais le ratio de son revenu direct à son revenu d'exploitation ne s'est pas amélioré autant que celui des autres transporteurs membres de l'OACI. Avec une perte directe de 113 millions \$ en 1995, LACI s'est éloignée de sa position équilibrée de 1994. Les trois groupes ont déclaré une augmentation de leur revenu d'exploitation.

La figure 2 montre le ratio du revenu direct au revenu d'exploitation pour les trois autres groupes distincts de transporteurs aériens au Canada. Font notamment partie de ces groupes, les Liaisons d'Air Canada et les partenaires de

the large charter carriers that compete with Air Canada and CAI on domestic services and international charter services. (The charter group included Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation, Titan and SkyService.) Both affiliate groups and the charter group reported basic incomes in 1995. The charter group improved their ratio (basic income divided by operating revenue) by .005 points and overtook the Air Canada Connectors for the first time since 1988. The Connectors' ratio fell by .029 points, while the Partners' ratio increased by .025 points, and went above zero as they reported a basic income for the first time since 1988. In absolute terms, the charter group reported a basic income of \$37 million. The Connectors reported an income of \$24 million while the Partners generated a \$2 million income.

LACI (les réseaux affiliés aux deux principaux transporteurs), et les grands transporteurs offrant des services d'affrètement qui livrent concurrence à Air Canada et à LACI sur le marché intérieur et celui des services internationaux d'affrètement. (Le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement comprend entre autres Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation, Titan et SkyService.) Les deux groupes affiliés et le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement ont déclaré un revenu direct en 1995. Le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement a amélioré son ratio (revenu direct par revenu d'exploitation) de 0,005 point et a supplanté les Liaisons d'Air Canada à ce chapitre pour la première fois depuis 1988. Le ratio des Liaisons a chuté de 0,029 point, tandis que les partenaires de LACI déclaraient un revenu direct pour la première fois depuis 1988 et que leur ratio augmentait de 0,025 point, se hissant du même coup au-dessus du zéro. En termes absolus, le groupe des transporteurs d'affrètement ont déclaré un revenu direct de 37 millions \$. Les Liaisons ont déclaré un revenu direct de 24 millions \$, tandis que les partenaires ont généré un revenu direct de 2 millions \$.

Figure 1

Basic Income (loss)/Operating Revenue, Air Canada, CAI, and ICAO Air Carriers (preliminary data), 1988 - 1995

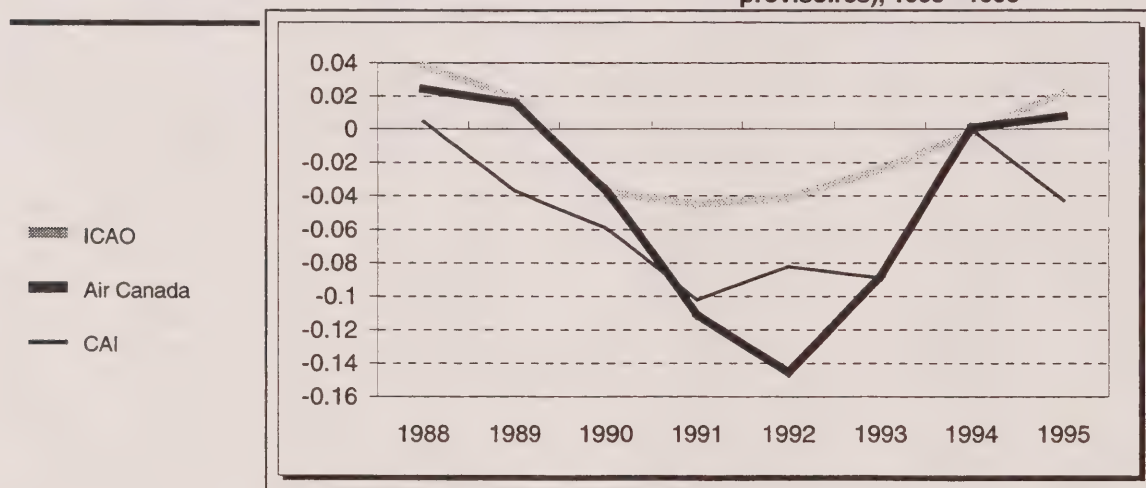


Figure 1

Revenu (perte) direct/Revenu d'exploitation, Air Canada, LACI et des transporteurs aériens de l'OACI (données provisoires), 1988 - 1995

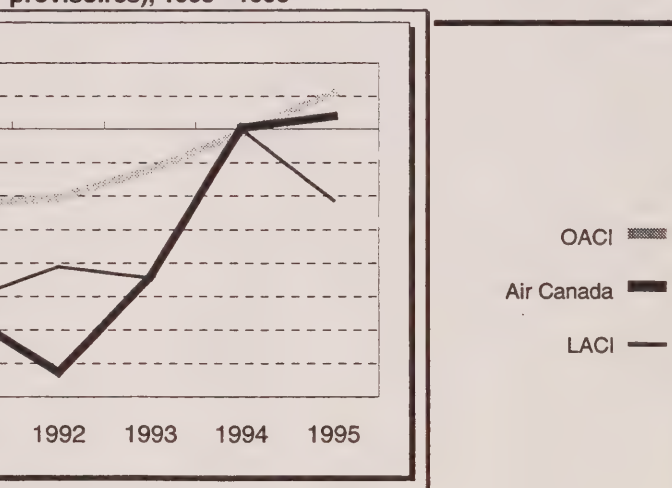


Figure 3 compares the absolute basic income reported by the five groups of air carriers (as well as the rest of the top 100 air carriers in Canada) in 1994 and 1995. If not for the loss reported by CAI, the Canadian air carriers in total would have reported a basic income in 1995, as well as an improvement over 1994. The Air Canada family (combining Air Canada and the Connectors) totalled a basic income of \$50 million, up from the \$42 million which was reported in 1994. The combined results of CAI and its Partners was a basic loss of \$103 million. This group has not reported an income since 1988.

La figure 3 établit une comparaison entre le revenu direct absolu déclaré par les cinq groupes de transporteurs aériens (ainsi que celui déclaré par le reste des 100 principaux transporteurs aériens au Canada) en 1994 et celui déclaré en 1995. N'eût été de la perte déclarée par LACI, les transporteurs aériens canadiens auraient collectivement déclaré un revenu direct en 1995 et leur situation se serait améliorée par rapport à 1994. Le groupe Air Canada (qui comprend Air Canada et ses Liaisons) a totalisé un revenu direct de 50 millions \$, en hausse par rapport aux 42 millions \$ déclarés en 1994. Les résultats combinés de LACI et de ses partenaires ont généré une perte directe de 103 millions \$. Ce groupe n'a pas déclaré de revenu direct depuis 1988.

Figure 2

Basic Income (loss)/Operating Revenue of the Affiliates and the Charter Group, 1988 - 1995

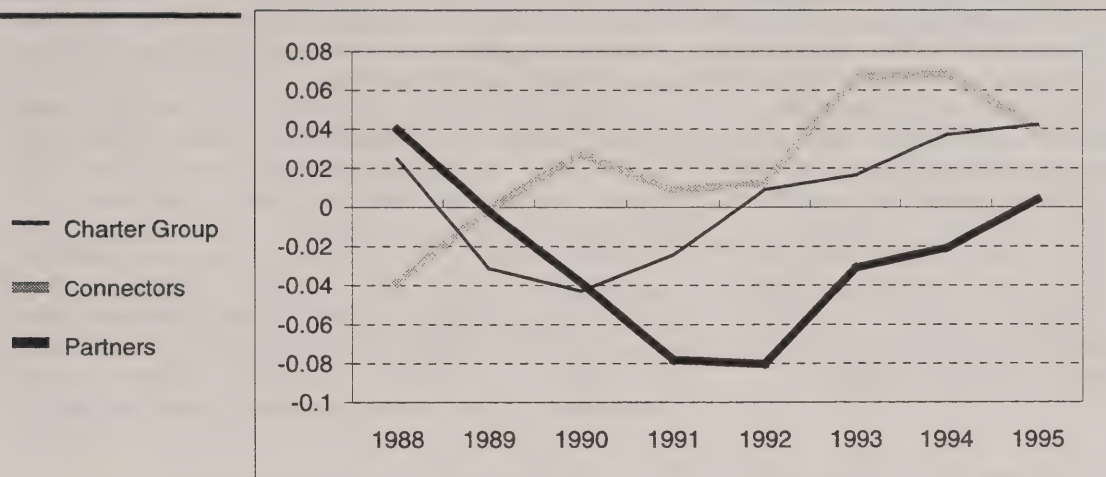
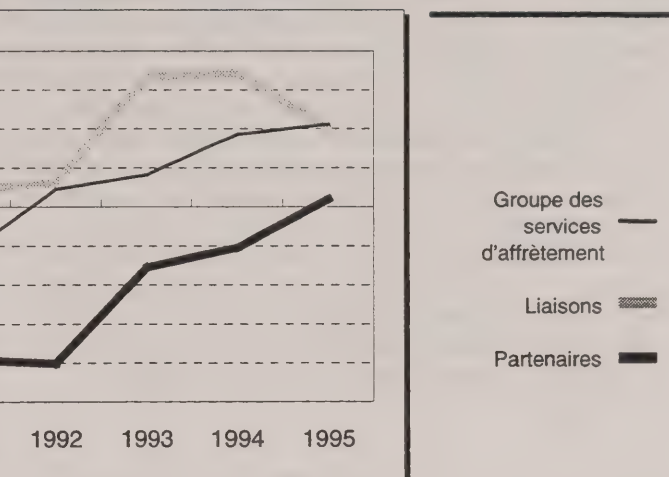


Figure 2

Revenu (perte) direct/Revenu d'exploitation des transporteurs affiliés et le groupe des services d'affrètement, 1988 - 1995



The combined results of the two major carriers, Air Canada and CAI, were a basic loss of \$86 million in 1995. This was a deterioration from 1994, when both carriers did only slightly better than break-even. Prior to 1994, the last time that both Canada's two major carriers both reported a basic income was 1988. Since then, their combined annual basic losses have run as high as \$600 million. Their cumulative basic loss for the years 1988 to 1995 is close to \$2 billion.

Les résultats combinés des deux principaux transporteurs, Air Canada et LACI, donnent une perte directe de 86 millions de dollars en 1995. Il s'agit d'un recul par rapport à 1994, année au cours de laquelle les deux transporteurs avaient enregistré un rendement de base légèrement supérieur au seuil de rentabilité. Avant 1994, les deux principaux transporteurs avaient pour la dernière fois déclaré tous les deux un revenu direct en 1988. Depuis, leurs pertes directes annuelles combinées se sont élevées à 600 millions de dollars. Leurs pertes directes accumulées de 1988 à 1995 frôlent les deux milliards \$.

Figure 3

Basic Income (loss) of Canadian Air Carriers, 1994 - 1995

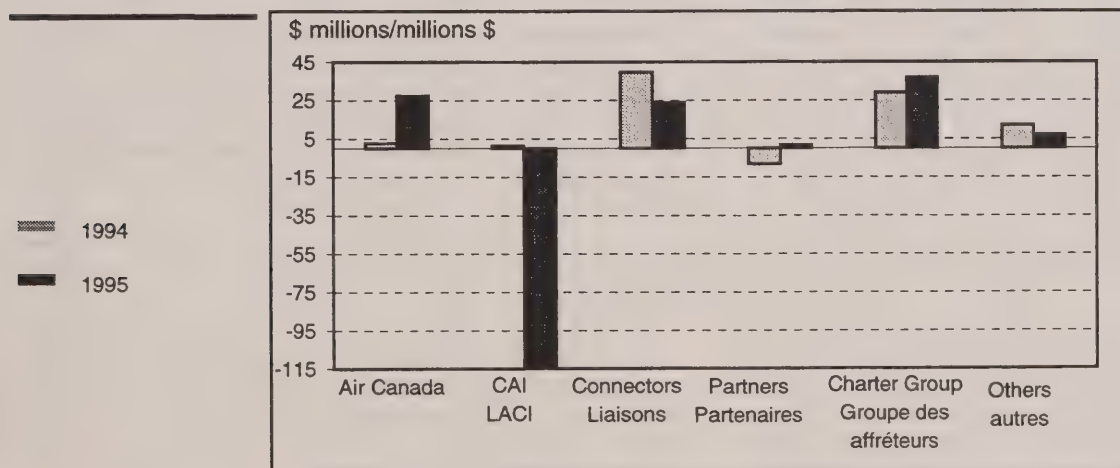
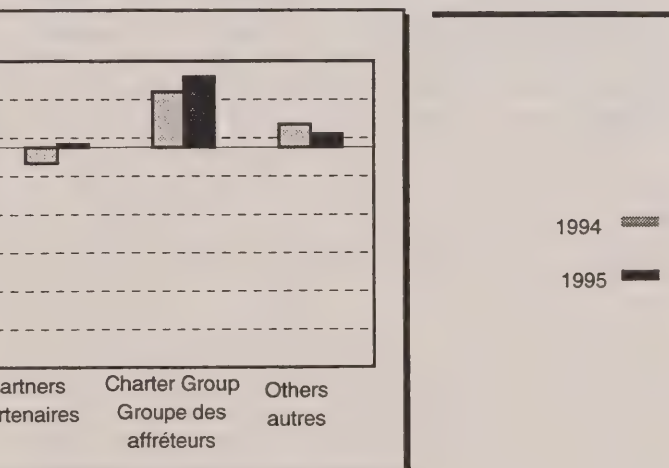


Figure 3

Revenu (perte) direct des transporteurs aériens canadiens, 1994 - 1995



Major Carriers - Financial Performance

In 1995, both Air Canada and CAI reported record levels of operations and revenues. Air Canada's basic revenue, (including operating revenue and interest income) grew by 15% while its basic expenses, (including operating expenses and interest expense) grew by 14%. CAI's basic revenue increased by 6%, and its basic expenses grew by 10%. Both carriers generated these revenue increases out of their scheduled passenger services, where growth in revenues were slightly less than growth in passenger-kilometres. As a result, their yields (revenue per passenger-kilometre) dropped slightly in 1995. Air Canada noted that it had maintained price competitiveness in the face of increased price discounting by its main competitor, CAI, and the charter carriers during 1995. It cited this as the cause of decreased yields in the domestic market.

Both major carriers reported a reduction in the ratio of their total wage bill to their basic expenses (operating expenses and interest expenses). At Air Canada, the number of pilots increased by 13%, while CAI's rose by 2%. Pilot average wages were virtually constant at both carriers. The number of non-pilot employees rose by 14% at Air Canada and 3% at CAI, with little change in average wage at either carrier.

Fuel costs as a portion of basic expenses were relatively stable for both carriers in 1995. The proportion of expenses related to owning or leasing aircraft were up by 0.7 points for Air Canada and down slightly for CAI in 1995. (These costs included aircraft rental, depreciation and interest expenses). As of January 1996, Air Canada had 12 more aircraft than one year earlier. Their expansion program largely involved the 50-seat Canadair Jets, which they continued to acquire in 1996. Air Canada's assets increased by 8% in 1995 (in constant dollars), and were 32% larger (in constant dollars) than in 1988.

Domestic Competition For the Major Families

Text Table 2 examines market share for domestic passenger-kilometres by carriers which compete with the major scheduled carriers, using jet aircraft of 85 seats or more. Over the years 1988 to 1995, this group has included the scheduled operations of Intair, Nationair, Royal Aviation and Titan as well as the charter operations of Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal Aviation, Skyservice, and others. In this table these carriers are referred to as the non-family group and their domestic passenger-kilometres flown are compared with those of the major carriers and their scheduled networks of affiliates.

Principaux transporteurs - Rendement financier

En 1995, Air Canada et LACI ont déclaré un volume record d'activités et un niveau record de recettes. Le revenu direct d'Air Canada (y compris le revenu d'exploitation et les revenus d'intérêts) a augmenté de 15 % tandis que ses frais de base (y compris ses frais d'exploitation et ses intérêts versés) ont augmenté de 14 %. Le revenu direct de LACI a augmenté de 6 % et ses frais de base ont grimpé de 10 %. Les deux transporteurs ont pu générer ces augmentations de recettes grâce à leurs services réguliers, marché où la croissance des revenus a été légèrement inférieure à la croissance des passagers-kilomètres parcourus. Par conséquent, leur rendement (revenu par passager-kilomètre) a accusé un léger recul en 1995. Air Canada a fait remarquer qu'elle avait maintenu la compétitivité de ses tarifs malgré les nouveaux rabais accordés par son principal concurrent, LACI, et par les transporteurs offrant des services d'affrètement en 1995. Air Canada a invoqué ce motif pour expliquer la diminution des rendements sur le marché intérieur.

Les deux principaux transporteurs ont déclaré que le ratio entre leurs charges salariales totales et leurs dépenses directes (dépenses d'exploitation et intérêts versés) a diminué. À Air Canada, le nombre de pilotes a progressé de 13%, alors qu'à LACI il s'est accru de 2%. La rémunération moyenne versée aux pilotes est demeurée virtuellement inchangée à Air Canada et à LACI. Le nombre des autres employés (qui ne sont pas des pilotes) a augmenté de 14% à Air Canada et de 3% à LACI. La rémunération moyenne versée à ces employés est restée relativement inchangée chez les deux transporteurs.

Les coûts du carburant, exprimés en pourcentage des dépenses directes, ont été relativement stables pour les deux transporteurs en 1995. La proportion des dépenses liées à l'achat ou à la location d'aéronefs était en hausse de 0,7 point chez Air Canada et très légèrement à la baisse chez LACI en 1995. (Ces coûts englobent les frais de location d'aéronefs, l'amortissement et les frais d'intérêt.) En janvier 1996, Air Canada comptait douze aéronefs de plus qu'à la même date un an auparavant. Ce programme d'élargissement de son parc d'appareils visait principalement des avions à réaction Canadair de 50 places et s'est poursuivi en 1996. La valeur de l'actif d'Air Canada a augmenté de 8 % en 1995 (en dollars constants) et sa valeur était supérieure de 32 % (en dollars constants) à ce qu'elle était en 1988.

Concurrence des groupes principaux dans le marché intérieur

Le tableau explicatif 2 vise à examiner les parts de marché en ce qui concerne les passagers-kilomètres parcourus sur le marché intérieur par les transporteurs qui font concurrence aux principaux transporteurs à services réguliers, en se servant d'aéronefs à réaction de 85 places ou plus. De 1988 à 1995, ce groupe a inclus les activités régulières d'Intair, Nationair, Royal Aviation et Titan ainsi que l'exploitation des vols affrétés par Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal Aviation, Skyservice et autres. Dans ce tableau, ces transporteurs sont regroupés sous la rubrique « Groupe des transporteurs non affiliés » et les passagers-kilomètres qu'ils ont parcourus sur le marché intérieur sont comparés à ceux parcourus par les

In 1995, the non-family group remained roughly stable in size with 2.3 billion passenger-kilometres flown, while the families grew by 6.5%. This translates into an increase of almost a percentage point in the market share held by the families. This marks the first time since the non-family group of carriers first targeted the domestic market in 1990, that they have not increased their market share.

Text Table 2

Domestic Operations (passenger-kilometres) of the Competing Air Carrier Groups, 1988 - 1995

Year	Wardair	Non Family Group	Families
Année	Wardair	Groupe des transporteurs non affiliés	Groupes principaux
		'000 000	
1988	2 242	23	21 422
1989	2 430	322	21 080
1990	...	1 305	22 416
1991	...	1 172	19 667
1992	...	1 543	19 884
1993	...	2 184	18 256
1994	...	2 342	19 233
1995	...	2 326	20 779

Transborder and International Markets

Growth took place in each of the geographic sectors in 1995. Viewed in terms of percentage increases in passengers, the growth was most pronounced in the transborder market, which was up by 14%. This transborder growth was precipitated by the Canada - United States Air Services Agreement of February 1995. The agreement led to the introduction of many new direct flights between transborder city pairs. The number of transborder flights by large Canadian carriers (scheduled and charter) increased by 33% in 1995, compared to a 20% increase by U.S. carriers. Airport tower records indicate that Air Canada increased its transborder flights by 40%, from 43 000 to 60 000, and this accounted for 84% of the increases by Canadian carriers. Air Canada used its 50 seat Canadair Jets for much of its new operations. By January, 1996 Air Canada had acquired 14 of these aircraft.

principaux transporteurs et leurs réseaux de transporteurs affiliés à services réguliers.

En 1995, le volume d'activités du groupe des transporteurs non affiliés est demeuré relativement stable à 2,3 millions de passagers-kilomètres parcourus tandis que celui des groupes principaux a augmenté de 6,5 %. Cette augmentation se traduit par un gain de presque un point de pourcentage de la part de marché détenue par les groupes principaux. Depuis que le groupe de transporteurs non affiliés a ciblé le marché intérieur en 1990, c'est la première année que la part de marché de ce groupe n'augmente pas.

Tableau explicatif 2

Activités intérieures (passagers-kilomètres) des groupes de transporteurs aériens en concurrence de 1988 à 1995

Share of Total - Part du total		
Wardair	Non Family Group	Families
Wardair	Groupe des transporteurs non affiliés	Groupes principaux
	%	
9.5	0.1	90.4
10.2	1.4	88.5
...	5.5	94.5
...	5.6	94.4
...	7.2	92.8
...	10.7	89.3
...	10.9	89.1
...	10.1	89.9

Marchés transfrontalier et international

En 1995, chacun des secteurs géographiques a été porteur de croissance. Si l'on examine les résultats en pourcentage de l'augmentation des passagers, c'est le marché transfrontalier (en hausse de 14 %) qui a affiché la croissance la plus prononcée. L'Accord relatif aux services aériens, conclu en février 1995 entre le Canada et les États-Unis, a précipité cet accroissement des activités transfrontalières. L'accord a favorisé la mise en service de nombreuses liaisons transfrontalières directes. Le nombre de vols transfrontaliers (réguliers et d'affrètement) effectués par les principaux transporteurs canadiens a augmenté de 33 % en 1995, comparativement à 20 % chez les transporteurs américains. Les chiffres recueillis pas les tours de contrôle des aéroports indiquent que le nombre des vols transfrontaliers d'Air Canada a augmenté de 40 %, passant de 43 000 à 60 000, ce qui représente 84 % de la hausse enregistrée par les transporteurs canadiens. Air Canada s'est servi de ses Canadair de 50 places pour offrir la majeure partie de ces nouveaux services. En janvier 1996, Air Canada avait fait l'acquisition de 14 de ces appareils.

Text Table 3

Tableau explicatif 3

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, 1995

Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, 1995

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	12 672	7 340	3 946	3 093
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.5	5.9	0.1	7.2
Market share - Part du marché	%	46.8	27.1	14.6	11.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	26 766	22 109	1 846	1 428
Percentage change - Variation en pourcentage	%	16.2	7.0	2.1	7.8
Market share - Part du marché	%	51.3	42.4	3.5	2.7
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	42 485	34 195	3 824	3 018
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.7	12.8	6.5	7.3
Market share - Part du marché	%	50.9	40.9	4.6	3.6
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000 000	2 975	2 190	555	383
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.7	5.3	4.4	8.9
Market share - Part du marché	%	48.7	35.9	9.1	6.3
Hours Flown - Heures de vol	'000	418	284	231	161
Percentage change - Variation en pourcentage	%	17.4	10.2	5.4	0.8
Market share - Part du marché	%	38.2	26.0	21.1	14.7
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	16 618	10 433	20 011	7 040
Percentage change - Variation en pourcentage	%	9.3	6.3	10.0	3.1
Market share - Part du marché	%	61.4	38.6	74.0	26.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	28 612	23 537	48 876	3 273
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.2	7.1	11.9	4.5
Market share - Part du marché	%	54.9	45.1	93.7	6.3
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	46 309	37 213	76 680	6 842
Percentage change - Variation en pourcentage	%	14.9	12.3	14.4	6.9
Market share - Part du marché	%	55.4	44.6	91.8	8.2
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000 000	3 530	2 573	5 165	938
Percentage change - Variation en pourcentage	%	13.7	5.8	11.0	6.2
Market share - Part du marché	%	57.8	42.2	84.6	15.4
Hours Flown - Heures de vol	'000	649	445	703	392
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.8	6.6	14.4	3.4
Market share - Part du marché	%	59.3	40.7	64.2	35.8

The other international market grew the most in terms of passenger-kilometres in 1995. Flights in this sector involve longer distances than transborder or domestic flights. The number of flights by Air Canada between Canada and Europe increased from roughly 7 000 to well over 8 000. Air Canada's flights between Canada and Japan/South Korea increased from 300 to well over 800. Overall Air Canada increased its presence in the Asia/South Pacific region to 1 200 flights. However, CAI still dominated the number of flights to and from these destinations, with roughly 4 700 in 1995, up from 4 500 in 1994.

Major Carriers and Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1995

Text Table 3 above presents the operations of the Air Canada and CAI affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data. Market share is given as a proportion of the operations of these carriers only, not the entire industry.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air.

Seasonally Adjusted Discount Air Fares and Air Fare Indexes

by Bradley Snider

This article continues the seasonally adjusted time series last presented in the publication **Air Carrier Operations in Canada**, October-December 1994. The series is continued up to the end of the fourth quarter of 1995.

In 1995, both domestic and international discount air fares showed sharp declines immediately after registering record highs (see Figure 4). The domestic discount air fare, after increasing steadily for two years to reach a record level of \$159.90 in the first quarter of 1995, then decreased by more than 10.3% to finish the year 1995 at \$143.50, the lowest level since the first quarter of 1993, and the lowest fourth quarter figure since 1989.

En calculant l'augmentation du nombre de passagers-kilomètres en 1995, c'est sur l'autre marché international que l'on constate l'expansion la plus forte. Dans ce secteur, les distances sont plus longues que celles des vols transfrontaliers ou intérieurs. Le nombre de vols effectués par Air Canada entre le Canada et l'Europe est passé d'environ 7 000 à beaucoup plus de 8 000. Les vols de ce transporteur entre le Canada et le Japon ou la Corée du Sud sont passés de 300 à nettement plus de 800. Dans l'ensemble, Air Canada a accru sa présence dans la région de l'Asie et du Pacifique Sud en y effectuant 1 200 vols; cependant, les Lignes aériennes Canadien International (LACI) ont continué à dominer, quant au nombre de vols à destination et en provenance de cette région, en y effectuant environ 4 700 vols en 1995, comparativement aux 4 500 vols effectués l'année précédente.

Les principaux transporteurs et transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - 1995

Le tableau explicatif 3 ci-dessus fait état des activités des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et de LACI. Les données relatives à ces groupes comprennent celles des principaux transporteurs et de leurs sociétés affiliées. Ce tableau contient des révisions apportées aux données trimestrielles diffusées antérieurement. La part du marché est indiquée en proportion des activités de ces transporteurs seulement, et non de l'ensemble du secteur du transport aérien.

Pour les fins de ce tableau, les Liaisons d'Air Canada étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien se composaient d'Air Atlantic, de Calm Air, d'Inter-Canadien, d'Ontario Express et de Time Air.

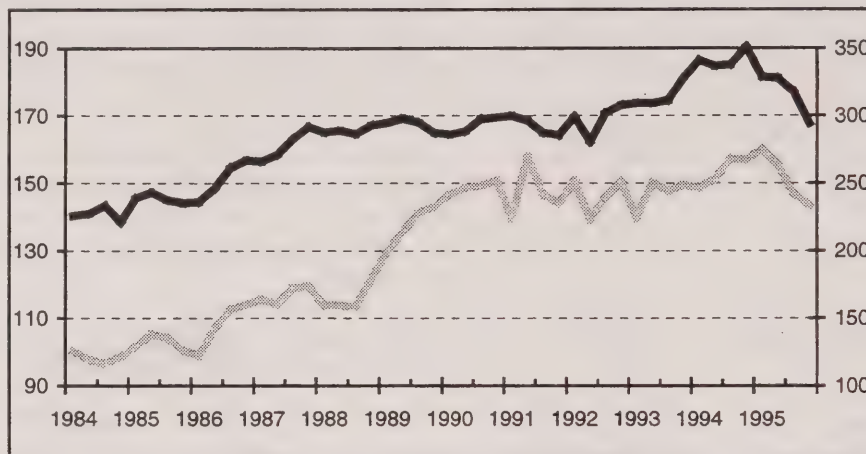
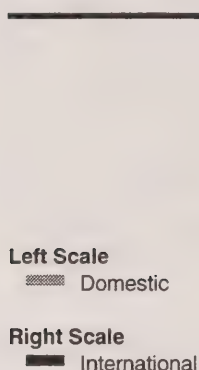
Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits

par Bradley Snider

Cette étude met à jour les séries de données désaisonnalisées présentées, la dernière fois, dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, octobre-décembre 1994. Les séries ont été prolongées jusqu'à la fin du quatrième trimestre de 1995.

En 1995, les tarifs aériens réduits intérieurs et internationaux moyens ont révélé des replis importants. Ces replis succèdent immédiatement des sommets inégalés (voir figure 4). Le tarif aérien réduit intérieur désaisonnalisé, lequel s'est accru d'une manière soutenue depuis deux ans pour atteindre un sommet de 159,90\$ au cours du premier trimestre de 1995, a régressé de 10,3% au cours de 1995, et il s'établissait à 143,50\$ à la fin de l'année. Ceci représente le plus bas niveau depuis le premier trimestre de 1993, et le plus bas niveau pour un quatrième trimestre depuis 1989.

Figure 4

Seasonally Adjusted Discount Air Fares,
1984 - 1995

The seasonally adjusted international discount air fare, which posted increases in nine of the ten preceding quarters to reach a record level of \$351.20 in the fourth quarter of 1994, then dropped by 16.2% to end the year 1995 at \$294.20. This was the largest ever decline for this series and the lowest adjusted international air fare since the second quarter of 1992.

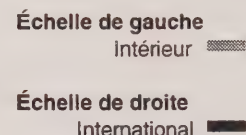
It can be shown, by examining the seasonally adjusted discount air fare indexes, that these decreases were the result of real price decreases in addition to all of the changes in travel patterns.

The sharp drop during 1995 can be seen in the air fare index series (see Figure 5). The seasonally adjusted international discount fare index reached a peak of 112.0 in the fourth quarter of 1994. Since that time it dropped by 7.1% down to a level of 104.1 in the last quarter of 1995. To put the meaning of this figure into perspective, this means that the cost of travel on an international discount fare at the end of 1995 was on average only 4.1% higher than for an equivalent trip in 1986.

A similar result can be shown in the domestic discount fare index. After reaching a record level of 143.5 in the first quarter of 1995, the index dropped by 11.0% to finish the year at a level of 127.7, the lowest figure since the second quarter of 1992.

The sharp decline in air fares in 1995 was the result of many factors. Perhaps the most important factor was the Open Skies Agreement between Canada and the United States, which created many more competitive, non-stop transborder services. Many of these new transborder services were launched with introductory discount fares, which may have had a temporary effect on average prices.

Figure 4

Tarifs aériens réduits désaisonnalisés,
1984 - 1995

Le tarif aérien réduit international désaisonnalisé, lequel a affiché des hausses au cours de neuf des dix trimestres précédents pour atteindre un niveau record de 351,20\$ au quatrième trimestre de 1994, a régressé de 16,2% en 1995, et il s'établissait à 294,20\$ à la fin de l'année. Ceci représente le repli le plus important à jamais avoir été enregistré pour cette série de données, et le tarif aérien international désaisonnalisé le plus bas depuis le deuxième trimestre de 1992.

Un examen des indices des tarifs aériens réduits désaisonnalisés montre que ces baisses sont le résultat de baisses de prix en termes réels, et qu'elles ne sont pas seulement le résultat des variations dans les tendances normales des voyages.

La forte baisse enregistrée en 1995 peut être observée dans les séries des indices des tarifs aériens (voir la figure 5). L'indice désaisonnalisé des tarifs réduits internationaux a atteint un sommet de 112,0 au cours du quatrième trimestre de 1994. Depuis lors, il a chuté de 7,1% pour s'établir à un niveau de 104,1 au cours du dernier trimestre de 1995. Pour mieux comprendre la signification de ce chiffre, cela veut dire qu'à la fin de 1995, le coût d'un voyage international à prix réduit était, en moyenne, seulement 4,1% plus élevé que celui d'un voyage équivalent en 1986.

On peut discerner un résultat semblable dans l'indice des tarifs réduits intérieurs. Après avoir atteint un sommet inégalé de 143,5 au cours du premier trimestre de 1995, l'indice a chuté de 11,0% pour s'établir à un niveau de 127,7 à la fin de l'année. Ceci représente le plus bas niveau depuis le deuxième trimestre de 1992.

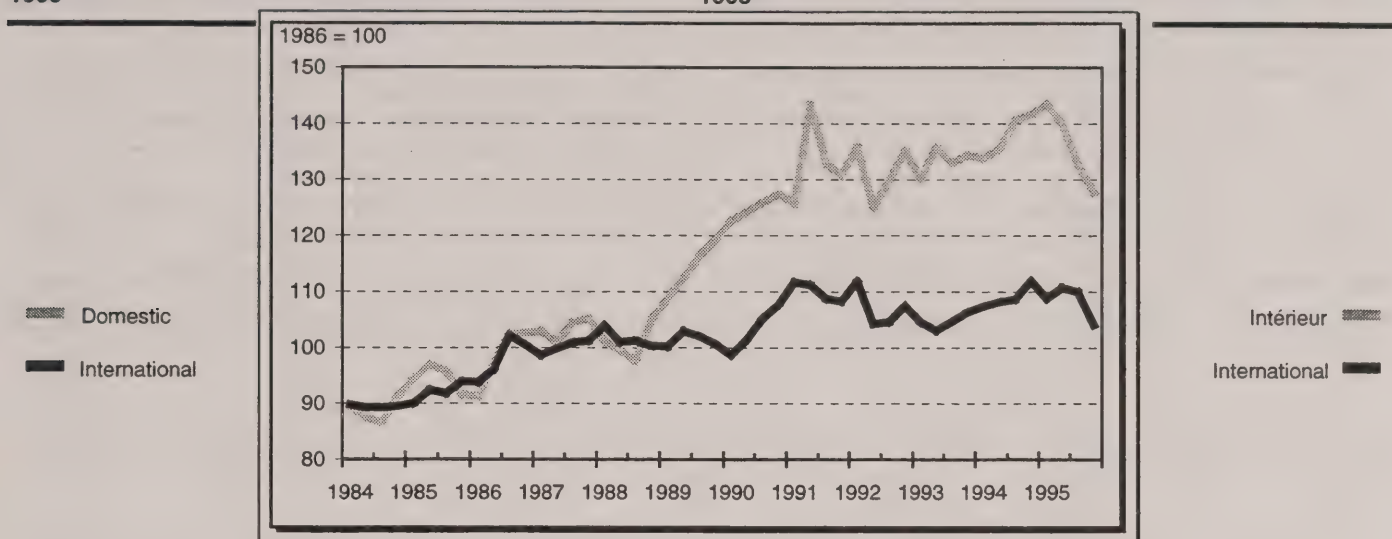
La forte baisse des tarifs aériens en 1995 s'explique par plusieurs facteurs. Le facteur le plus important a sans doute été l'accord «Ciel ouvert» entre le Canada et les États-Unis, ce qui a favorisé l'accroissement des services transfrontaliers concurrentiels sans escale. Des tarifs promotionnels ont été offerts sur plusieurs de ces nouveaux services transfrontaliers, ce qui peut avoir influé sur les tarifs moyens pour une certaine période.

Figure 5

Seasonally Adjusted Discount Air Fare Indexes, 1984 - 1995

Figure 5

Indices des tarifs aériens réduits désaisonnalisés, 1984 - 1995



There were other competitive factors at work as well. In August, Canadian Airlines International launched its weekend Getaway Fares, offering up to 80% discounts on flights to its new United States city destinations, under certain conditions of departure and return times. It later extended these fares to selected domestic and overseas destinations. Air Canada followed by announcing matching fares on many of these routes.

On domestic routes, the two major air carriers, Air Canada and Canadian Airlines International, instituted an escalating series of route expansions in the last half of 1995. In October, Air Canada extended its Rapidair services to the Western triangle (Calgary, Edmonton, and Vancouver), while Canadian Airlines followed by launching its Canadian Shuttle services in the Eastern Triangle (Toronto, Ottawa, and Montréal). These route expansions were usually accompanied by lower introductory fares, which were normally matched by the competing carrier.

In addition, the major carriers faced significant competition from domestic charter carriers, which held a small but increasing share of the domestic market. In 1995 domestic charter traffic (Origin and Destination) increased by 21.3% over 1994, while scheduled domestic origin and destination traffic rose by 8.4%.

As each reference year is completed, the seasonally adjusted series and the trend-cycle are revised for that year and for the two preceding years. This is a normal revision process for a seasonal adjustment programme. In this case, the adjusted data have been revised back to the first quarter of 1993. The adjusted data prior to 1993 and all of the original unadjusted air fares and indexes remain unchanged.

D'autres facteurs concurrentiels ont également influé sur les tarifs. En août, les Lignes aériennes Canadien International ont instauré les tarifs Évasion de fin de semaine, qui comportaient des rabais allant jusqu'à 80% pour les vols vers les nouvelles destinations américaines. Certaines restrictions sur les jours de départ et de retour étaient cependant imposées sur ces vols. Par la suite, ce transporteur a étendu ces tarifs à des destinations intérieures et outre-mer choisies. Air Canada a suivi en harmonisant ses tarifs sur plusieurs de ces liaisons.

Sur les liaisons intérieures, les deux principaux transporteurs, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International ont instauré une série d'expansions des services au cours de la deuxième moitié de 1995. En octobre, Air Canada a étendu son service Rapidair dans le triangle de l'Ouest (Calgary, Edmonton et Vancouver), alors que Canadien International a suivi en inaugurant son service Navette Canadien dans le triangle de l'Est (Toronto, Ottawa et Montréal). Ces expansions étaient habituellement accompagnées par des tarifs promotionnels, lesquels étaient normalement égalés par le transporteur concurrentiel.

De plus, les principaux transporteurs ont fait face à une concurrence vive de la part des transporteurs nolisés intérieures. Ces derniers détenaient une part minime mais croissante du marché intérieur. En 1995, les passagers sur les vols nolisés intérieures (sur la base de l'origine et de la destination) ont augmenté de 21,3% par rapport à 1994. Au cours de la même période, les passagers sur les vols réguliers intérieures ont augmenté de 8,4%.

À la fin de chaque année de référence, les données désaisonnalisées et la tendance-cycle sont révisées pour l'année et pour les deux années précédentes. Il s'agit d'un processus normal de révisions pour un programme d'ajustement saisonnier. Dans cette étude, les données désaisonnalisées ont été révisées jusqu'au premier trimestre de 1993. Les données désaisonnalisées antérieures à 1993, ainsi que toutes les données originales (non désaisonnalisées) sur les tarifs aériens et les indices sont demeurées inchangées.

Text Table 4

Tableau explicatif 4

Average Domestic Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1985-1995

Tarifs aériens réduits intérieurs moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1985-1995

Year	Quarter	Average Domestic Discount Fare	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare	Trend-cycle	Domestic Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare Index	Trend-cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit intérieur moyen	Tarif réduit intérieur désaisonné	Tendance-cycle	Indice du tarif réduit intérieur	Indice du tarif réduit intérieur désaisonné	Tendance-cycle
		\$	\$	\$	1986=100	1986=100	1986=100
1985	I	95.50	101.80	102.00	91.3	94.4	94.6
	II	104.80	105.10	104.70	95.6	96.9	96.7
	III	116.60	104.30	103.80	102.7	95.8	95.3
	IV	95.50	100.40	100.90	89.7	91.6	91.9
1986	I	92.30	98.90	101.40	87.7	91.3	92.0
	II	106.60	106.90	106.70	96.0	97.3	97.1
	III	125.10	112.60	112.00	109.5	102.5	101.8
	IV	109.60	114.00	114.50	101.4	102.6	103.1
1987	I	107.80	115.50	114.80	98.8	103.0	102.4
	II	113.60	114.10	116.00	99.5	101.0	102.6
	III	131.00	119.00	118.60	110.7	104.5	104.2
	IV	116.40	119.60	118.70	104.7	105.1	104.4
1988	I	106.50	113.90	115.50	97.2	101.1	101.7
	II	113.40	113.70	112.90	98.4	99.7	99.3
	III	123.30	113.60	114.80	102.1	97.5	100.3
	IV	119.70	121.90	121.30	105.2	104.9	104.2
1989	I	121.90	129.70	129.50	105.2	108.8	108.8
	II	135.20	135.60	136.00	111.3	112.5	112.6
	III	151.90	141.30	140.60	120.5	116.3	116.2
	IV	141.10	143.10	143.80	119.9	119.3	119.5
1990	I	138.60	146.70	146.40	119.2	122.6	122.4
	II	148.40	148.80	148.60	123.3	124.5	124.5
	III	159.20	149.30	149.80	129.3	125.8	125.7
	IV	149.20	150.80	150.10	128.2	127.3	127.5
1991	I	132.30	139.50	149.30	122.6	126.0	131.3
	II	157.80	157.90	147.70	142.6	142.9	133.6
	III	155.70	146.80	146.20	135.5	132.9	133.1
	IV	142.60	144.00	144.90	132.2	130.9	130.8
1992	I	142.80	150.60	143.90	132.4	135.8	128.1
	II	139.60	139.30	144.10	124.5	125.1	126.7
	III	154.10	145.70	146.30	132.1	129.8	129.8
	IV	149.10	150.30	149.30	136.9	135.1	134.1
1993	I	133.20	139.90	150.20	127.3	130.2	135.1
	II	151.50	150.10	149.30	136.5	135.8	134.8
	III	155.40	147.70	148.70	134.5	132.9	134.0
	IV	146.70	149.40	148.50	134.5	134.3	133.5
1994	I	142.30	148.70	149.00	131.2	133.8	134.0
	II	152.80	151.00	151.80	136.3	135.4	136.1
	III	165.20	157.20	155.80	142.5	140.6	139.7
	IV	153.10	157.00	158.60	140.9	141.6	142.5
1995	I	153.90	159.90	158.90	141.2	143.5	142.8
	II	157.50	155.30	154.90	141.1	139.8	139.5
	III	154.10	146.90		134.4	132.7	
	IV	139.30	143.50		126.5	127.7	

Text Table 5

Tableau explicatif 5

Average International Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1985-1995

Tarifs aériens réduits internationaux moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1985-1995

Year	Quarter	Average International Discount Fare	Seasonally Adjusted International Discount Fare	Trend-cycle	International Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted International Discount Fare Index	Trend-cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit international moyen	Tarif réduit international désaisonnalisé	Tendance-cycle	Indice du tarif réduit international	Indice du tarif réduit international désaisonnalisé	Tendance-cycle
			\$			1986=100	
1985	I	211.30	238.90	238.80	87.4	90.0	90.4
	II	245.60	243.40	241.90	91.4	92.4	91.6
	III	283.20	237.80	238.90	99.1	91.8	92.6
	IV	216.30	235.50	234.90	90.3	93.9	93.2
1986	I	207.70	235.60	236.50	90.8	93.7	94.1
	II	247.90	245.90	246.70	95.0	96.1	96.3
	III	311.60	261.80	260.60	110.5	102.2	99.5
	IV	246.90	267.70	266.50	96.7	100.5	100.1
1987	I	233.30	265.00	266.40	95.2	98.4	99.1
	II	272.70	270.90	271.40	98.6	99.8	99.6
	III	336.50	283.10	283.10	109.4	101.0	100.7
	IV	270.80	292.90	291.00	97.4	101.3	102.1
1988	I	252.90	286.60	291.30	100.4	103.8	102.6
	II	290.60	288.90	288.20	99.8	101.0	101.9
	III	340.00	286.90	288.50	109.6	101.3	100.8
	IV	270.80	293.00	291.50	96.5	100.4	100.6
1989	I	261.30	294.30	295.60	97.0	99.9	101.2
	II	299.90	298.30	297.50	101.7	103.0	102.5
	III	348.40	295.30	294.30	110.2	102.2	102.4
	IV	264.50	286.60	288.00	96.8	100.7	100.3
1990	I	256.40	286.20	285.70	95.8	98.2	99.2
	II	290.20	289.10	290.10	100.2	101.5	101.4
	III	348.90	297.10	295.40	113.1	105.5	105.1
	IV	274.40	297.50	298.90	103.9	107.9	108.3
1991	I	271.70	300.40	299.90	108.9	111.6	111.1
	II	298.10	296.50	295.60	109.7	111.5	111.2
	III	334.30	287.00	288.20	116.6	108.9	109.3
	IV	263.10	285.00	284.90	104.8	108.2	108.3
1992	I	274.30	299.30	287.80	109.2	111.8	107.8
	II	281.30	280.60	293.30	102.6	104.3	106.4
	III	348.20	301.90	301.50	111.7	104.6	105.1
	IV	285.00	307.90	306.80	104.5	107.5	104.7
1993	I	283.80	309.20	309.30	101.9	104.6	104.4
	II	310.20	309.30	308.60	101.2	103.1	103.6
	III	358.80	311.40	313.70	112.2	104.6	104.5
	IV	304.00	328.30	327.90	103.5	106.3	106.2
1994	I	314.00	341.30	338.60	104.4	107.4	107.4
	II	337.20	336.90	338.80	106.1	108.2	108.0
	III	390.40	337.90	338.90	116.9	108.7	109.6
	IV	324.20	351.20	337.70	109.0	112.0	110.4
1995	I	302.10	328.90	332.30	105.5	108.8	110.2
	II	328.50	327.80	326.50	108.6	110.7	110.4
	III	368.60	317.60		118.5	110.0	
	IV	269.90	294.20		101.3	104.1	

FOR FURTHER READING**Selected Publications
from Statistics Canada****Title****Surface and Marine Transport - Service Bulletin**, Bilingual, Ten issues/year.**Aviation Statistics Centre - Service Bulletin**, Monthly, Bilingual**Air Carrier Traffic at Canadian Airports**, Annual, Bilingual**Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report**, Annual, Bilingual**Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States**, Annual, Bilingual**Canadian Civil Aviation**, Annual, Bilingual**Air Charter Statistics**, Annual, Bilingual**Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation**, Occasional, issued in 1993.**Railway Carloadings**, Monthly, Bilingual**Railway Operating Statistics**, Monthly, Bilingual**Rail in Canada**, Annual, Bilingual**Passenger Bus and Urban Transit Statistics**, Annual, Bilingual**Road Motor Vehicles: Fuel Sales**, Annual, Bilingual**Road Motor Vehicles: Registrations**, Annual, Bilingual**Trucking in Canada**, Annual, Bilingual**Shipping in Canada**, Annual, Bilingual

To order a publication please telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

LECTURES SUGGÉRÉES**Choisies parmi les publications
de Statistique Canada****Titre****Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service**, Bilingue Dix numéros/année.**Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service**, Mensuel, Bilingue**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens**, Annuel, Bilingue**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur**, Annuel, Bilingue**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis**, Annuel, Bilingue**Aviation civile canadienne**, Annuel, Bilingue**Statistique des affrètements aériens**, Annuel, Bilingue**L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile**, Hors Série, publié en 1993.**Chargements ferroviaires**, Mensuel, Bilingue**Statistique de l'exploitation ferroviaire**, Mensuel, Bilingue**Le transport ferroviaire au Canada**, Annuel, Bilingue**Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain**, Annuel, Bilingue**Véhicules automobiles: Ventes de carburants**, Annuel, Bilingue**Véhicules automobiles: Immatriculations**, Annuel, Bilingue**Le camionnage au Canada**, Annuel, Bilingue**Le transport maritime au Canada**, Annuel, Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Catalogue

50-002-XPB

51-004-XPB

51-203-XPB

51-204-XPB

51-205-XPB

51-206-XPB

51-207-XPB

51-501-XPB
E/F

52-001-XPB

52-003-XPB

52-216-XPB

53-215-XPB

53-218-XPB

53-219-XPB

53-222-XPB

54-205-XPB

Section 1
THE YEAR IN REVIEW
Table 1.1
Ratios - Canadian Air Carriers, Level IA, 1995
Section 1
REVUE DE L'ANNÉE
Tableau 1.1
Rapports - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1995

		Total					
		1994	1995	Change Variation			
					%		
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.106	0.106	-			
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.322	0.321	-0.3			
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne- kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.852	0.857	0.6			
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	169 950	182 600	7.4			
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	104.23	103.15	...			
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	115.99	122.47	...			
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	5.98	2.93	...			
		Air Canada			Canadi«n		
		1994	1995	Change Variation	1994	1995	Change Variation
					%		
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.112	0.111	-0.9	0.101	0.099	-2.0
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.305	0.305	-	0.345	0.343	-0.6
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne- kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.872	0.887	1.7	0.828	0.820	-1.0
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	163 321	177 171	8.5	178 719	190 217	6.4
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	105.60	106.90	...	102.62	98.63	...
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	108.44	121.51	...	136.73	124.96	...
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	7.57	6.37	...	2.52	-5.74	...

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
1995

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1995

		1994	1995	Change Variation %
Population of Canada - Population du Canada	'000	29 251	29 606	1.2
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	14 832	14 928	0.6
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	497 357	511 065	2.8
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	17 003.0	17 262.2	1.5
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	543.9	.. ³	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	545.2	558.3	2.4
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	104.8	.. ³	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 397.9	1429.1	2.2
Average cost of air fares (Level 1 carriers) ⁴ - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	199.7	195.6	-2.1
- International travel - Voyages internationaux	\$	382.2	366.1	-4.2
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		130.7	133.5	2.1
- Transportation - Transports		131.3	138.1	5.2
- Public transportation - Transport public		147.6	151.8	2.8
Travel price index - Indice des prix des voyages	1986 = 100	137.7	141.5	2.8
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		153.0	154.5	1.0
- International travel - Voyages internationaux		119.9	118.3	-1.3
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries		117.7	120.0	1.9
- Transport industry - Industrie du transport		107.0	110.0	2.8
- Air transportation - Transport aérien		69.4	71.9	3.5
Air transportation as a percentage of the transport industry's real domestic product - Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	10.8	10.9	0.7

(s.a.) - seasonally adjusted - (dés.) - désaisonnalisé

¹ Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

² Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

³ This figure is not available for the year 1995. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1995.

⁴ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Source: Canadian Economic Observer. - L'observateur économique canadien.

Part I
COMMERCIAL AVIATION
Section 2
OPERATING STATISTICS
Table 2.1
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
1995
Partie I
AVIATION COMMERCIALE
Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION
Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens, 1995

		Levels I-III			Levels I-IV		
		Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
		1994	1995	Change Variation	1994	1995	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All Services - Tous les services							
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		94	99	5.3	234	218	-6.8
Passengers - Passagers		32 477	35 043	7.9	32 860	35 403	7.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	653 421	687 577	5.2	683 181	713 956	4.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		65 634 307	72 129 440	9.9	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		6 563 431	7 212 944	9.9	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		1 790 842	2 022 594	12.9	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		8 354 273	9 235 538	10.5	...	...	...
Hours flown - Heures de vol		1 567	1 740	11.1	2 097	2 282	8.8
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		26 043	28 595	9.8	26 106	28 632	9.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	517 719	512 989	-0.9	519 184	513 264	-1.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		47 182 173	53 305 125	13.0	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		4 718 217	5 330 512	13.0	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		1 661 449	1 840 894	10.8	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		6 379 666	7 171 406	12.4	...	...	...
Hours flown - Heures de vol		1 178	1 308	11.0	1 191	1 319	10.7
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		6 434	6 448	0.2	6 754	6 771	0.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg	135 702	174 588	28.7	163 997	200 692	22.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		18 452 134	18 824 316	2.0	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 845 213	1 882 432	2.0	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		129 393	181 700	40.4	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 974 606	2 064 132	4.5	...	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		388	432	11.3	543	571	5.2
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		--	--	31.4	363	392	8.2
Hours flown: total - Heures de vol: total		389	433	11.4	905	963	6.4

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers

Table 2.2
Operating Statistics, by Sector - Canadian Air
Carriers, Levels I-III, 1995

Tableau 2.2
Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-III, 1995

		Domestic		Transborder		Other international	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		21 485	5.3	6 771	13.8	6 787	10.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	416 171	-2.0	87 663	46.7	183 743	8.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		23 758 818	6.2	11 885 769	7.6	36 484 853	13.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		2 375 882	6.2	1 188 577	7.6	3 648 485	13.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		584 824	9.2	199 212	17.9	1 238 558	14.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		2 960 706	6.8	1 387 789	9.0	4 887 043	13.4
Hours flown - Heures de vol		1 184	3.7	299	49.5	258	13.6
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		19 496	5.0	5 282	30.1	3 816	11.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	276 215	-9.9	55 893	24.1	180 880	8.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		21 135 646	7.9	8 296 838	25.1	23 872 640	13.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		2 113 565	7.9	829 684	25.1	2 387 264	13.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		453 236	2.4	156 986	7.3	1 230 673	14.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		2 566 800	6.9	986 669	21.9	3 617 937	14.2
Hours flown - Heures de vol		877	0.2	257	68.3	174	14.3
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		1 989	8.9	1 489	-21.1	2 971	9.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	139 956	18.7	31 769	115.6	2 863	-6.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		2 623 172	-5.9	3 588 931	-18.7	12 612 213	12.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		262 317	-5.9	358 893	-18.7	1 261 221	12.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		131 588	41.5	42 227	86.2	7 885	-42.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		393 906	6.0	401 120	-13.6	1 269 107	11.4
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		307	15.1	42	-11.4	84	12.2
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		--	31.4	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total		307	15.1	42	-11.4	84	12.2

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1995

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 1995

		Total		Change
		1994	1995	Variation
		'000	'000	%
All Services - Tous les services				
Passengers - Passagers		19 522	20 877	6.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg	391 313	397 618	1.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		46 751 100	50 881 003	8.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		4 675 110	5 088 100	8.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		1 589 387	1 759 962	10.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		6 264 497	6 848 062	9.3
Hours flown - Heures de vol		653	732	12.1
Scheduled services - Services réguliers				
Passengers - Passagers		18 195	20 011	10.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg	389 769	396 026	1.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		43 695 531	48 875 525	11.9
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		67 021 340	76 680 005	14.4
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	65.2	63.7	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		4 369 553	4 887 553	11.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		1 583 789	1 754 929	10.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		5 953 342	6 642 482	11.6
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		10 019 079	11 617 352	16.0
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	59.4	57.1	...
Hours flown - Heures de vol		614	703	14.4
Charter services - Services d'affrètement				
Passengers - Passagers		1 327	865	-34.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	1 544	1 592	3.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		3 055 569	2 005 478	-34.4
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		305 557	200 548	-34.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		5 598	5 032	-10.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		311 155	205 580	-33.9
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		39	29	-24.5
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total		39	29	-24.5

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1995 - Concluded

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 1995 - fin

	Air Canada			Canadian		
	1994	1995	Change	1994	1995	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
All Services - Tous les services						
Passengers - Passagers	11 775	12 903	9.6	7 746	7 973	2.9
Goods carried - Marchandises transportées	228 725	233 976	2.3	162 589	163 642	0.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	24 391 081	27 403 059	12.3	22 360 019	23 477 945	5.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 439 108	2 740 306	12.3	2 236 002	2 347 794	5.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	920 160	1 017 267	10.6	669 227	742 695	11.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 359 268	3 757 573	11.9	2 905 229	3 090 489	6.4
Hours flown - Heures de vol	369	426	15.3	283	306	8.0
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	11 263	12 672	12.5	6 932	7 340	5.9
Goods carried - Marchandises transportées	227 373	232 843	2.4	162 396	163 183	0.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	23 033 199	26 766 397	16.2	20 662 332	22 109 128	7.0
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	36 708 244	42 484 955	15.7	30 313 097	34 195 050	12.8
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	62.7	63.0	...	68.1	64.6	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 303 320	2 676 640	16.2	2 066 233	2 210 913	7.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	915 002	1 013 120	10.7	668 787	741 809	10.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 218 322	3 689 760	14.6	2 735 020	2 952 722	8.0
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	5 654 765	6 446 049	14.0	4 364 313	5 171 303	18.5
Weight load factor - Coefficient de chargement	56.9	57.2	...	62.6	57.1	...
Hours flown - Heures de vol	356	418	17.4	258	284	10.2
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	512	232	-54.7	815	634	-22.2
Goods carried - Marchandises transportées	1 352	1 133	-16.2	192	459	138.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	1 357 882	636 661	-53.1	1 697 687	1 368 817	-19.4
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	135 788	63 666	-53.1	169 769	136 882	-19.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	5 158	4 146	-19.6	440	886	101.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	140 946	67 812	-51.9	170 209	137 768	-19.1
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	13	8	-43.1	25	22	-14.8
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	13	8	-43.1	25	22	-14.8

Table 2.4
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Levels IB-IV, 1995

Tableau 2.4
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens des niveaux IB-IV, 1995

		Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
		IB-II		III		IV	
		1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services							
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		24	26.3	73	-	119	-15.0
Passengers - Passagers		12 415	17.5	1 752	-26.9	360	-6.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg	228 914	64.3	61 045	-50.3	26 379	-11.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		18 619 554	26.4	2 628 883	-36.7	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 861 955	26.4	262 888	-36.7	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		218 125	59.4	44 507	-31.1	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		2 080 080	29.2	307 396	-36.0	...	...
Hours flown - Heures de vol		666	19.6	343	-4.6	541	1.6
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		8 066	12.0	517	-20.6	37	-40.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	104 214	110.3	12 748	-83.7	275	-81.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 248 405	29.2	181 195	-8.9	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		424 840	29.2	18 120	-8.9	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		76 082	143.9	9 882	-78.7	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		500 922	39.1	28 002	-57.8	...	...
Hours flown - Heures de vol		503	14.7	102	-19.9	11	-14.8
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		4 348	29.4	1 235	-29.3	323	-0.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	124 701	38.9	48 296	8.7	26 104	-7.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		14 371 150	25.6	2 447 688	-38.1	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 437 115	25.6	244 769	-38.1	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		142 043	34.5	34 625	90.7	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 579 158	26.4	279 394	-32.5	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		163	37.7	240	3.8	138	-11.5
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		-	-	--	31.4	392	7.9
Hours flown: total - Heures de vol: total		163	37.7	241	3.8	530	2.0

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Section 3
FINANCIAL DATA
Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1995
Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES
Tableau 3.1
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1995

	1994	1995	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	6 330 483	7 030 379	11.1
- Passengers - Passagers	5 700 484	6 347 320	11.3
- Goods - Marchandises	629 998	683 059	8.4
Charter services - Services d'affrètement	1 734 719	1 851 761	6.7
- Passengers - Passagers	1 505 640	1 549 200	2.9
- Goods - Marchandises	229 080	302 561	32.1
Other flying services - Autres services aériens	66 980	71 766	7.1
Subsidies - Subventions d'exploitation	1 237	2 014	62.8
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	272 947	363 781	33.3
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	8 406 365	9 319 702	10.9
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	223 820	242 550	8.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	2 895 775	3 259 795	12.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	1 030 056	1 159 017	12.5
General services and administration - Services généraux et administration	3 484 949	3 890 546	11.6
Depreciation - Dépréciation	362 099	372 579	2.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	7 996 699	8 924 487	11.6
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	409 667	395 214	-3.5
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	61 283	68 737	12.2
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	93 797	92 210	-1.7
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	391 110	433 082	10.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	42 597	(121 532)	...
Total non-operating income (expenses), net² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets²	(220 353)	(414 456)	88.1
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	189 313	(19 241)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	48 569	62 341	28.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	140 745	(81 582)	...

¹ Excludes Level IV carriers - Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level I-IV carriers. - Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1995

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1995

	Total		Change Variation
	1994	1995	
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	5 162 072	5 727 809	11.0
- Passengers - Passagers	4 651 712	5 164 537	11.0
- Goods - Marchandises	510 361	563 272	10.4
Charter services - Services d'affrètement	172 602	138 857	-19.6
- Passengers - Passagers	171 710	134 533	-21.7
- Goods - Marchandises	892	4 324	384.8
Other flying services - Autres services aériens	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	163 026	250 579	53.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	5 497 700	6 117 245	11.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	122 816	173 680	41.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 715 831	1 924 765	12.2
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	507 186	585 860	15.5
General services and administration - Services généraux et administration	2 691 247	3 000 229	11.5
Depreciation - Dépréciation	237 447	246 035	3.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	5 274 527	5 930 570	12.4
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	223 173	186 675	-16.4
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	61 161	63 091	3.2
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	88 854	82 946	-6.6
Interest expenses - Intérêts versés	309 442	355 330	14.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	41 454	(115 748)	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(117 972)	(325 040)	175.5
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	105 201	(138 365)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 417	6 043	11.6
Net income (loss) - Revenu (perte) net	99 784	(144 409)	...

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1995 - Concluded

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1995 - fin

	Air Canada			Canadien		
	1994	1995	Change	1994	1995	Change
	\$'000	\$'000	Variation %	\$'000	\$'000	Variation %
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	2 851 277	3 283 709	15.2	2 310 795	2 444 100	5.8
- Passengers - Passagers	2 571 770	2 974 865	15.7	2 079 942	2 189 672	5.3
- Goods - Marchandises	279 507	308 844	10.5	230 853	254 428	10.2
Charter services - Services d'affrètement	77 195	47 612	-38.3	95 407	91 245	-4.4
- Passengers - Passagers	76 303	43 288	-43.3	95 407	91 245	-4.4
- Goods - Marchandises	892	4 324	384.8	-	-	-
Other flying services - Autres services aériens	-	-	-	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	80 259	133 920	66.9	82 766	116 659	40.9
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	3 008 732	3 465 241	15.2	2 488 968	2 652 003	6.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	100 367	129 601	29.1	22 449	44 079	96.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	905 334	1 060 257	17.1	810 497	864 508	6.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	310 242	384 866	24.1	196 944	200 995	2.1
General services and administration - Services généraux et administration	1 411 725	1 547 057	9.6	1 279 522	1 453 172	13.6
Depreciation - Dépréciation	121 464	119 920	-1.3	115 983	126 115	8.7
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	2 849 131	3 241 701	13.8	2 425 396	2 688 869	10.9
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	159 601	223 540	40.1	63 573	(36 866)	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	60 217	75 565	25.5	945	(12 474)	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	69 034	79 539	15.2	19 820	3 407	-82.8
Interest expenses - Intérêts versés	226 081	275 621	21.9	83 362	79 708	-4.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	69 956	(45 452)	...	(28 502)	(70 295)	146.6
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(26 873)	(165 970)	517.6	(91 099)	(159 070)	74.6
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	132 727	57 571	-56.6	(27 526)	(195 936)	611.8
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	3 850	5 050	31.2	1 567	993	-36.7
Net income (loss) - Revenu (perte) net	128 878	52 520	-59.2	(29 094)	(196 929)	576.9

Table 3.3
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels IB-IV, 1995

Tableau 3.3
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux IB-IV, 1995

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	IB-II		III		IV	
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	1 185 324	14.8	113 090	-5.5	4 156	-74.9
- Passengers - Passagers	1 083 355	13.8	95 730	16.4	3 699	-74.7
- Goods - Marchandises	101 969	27.0	17 360	-53.6	458	-76.0
Charter services - Services d'affrètement	780 946	29.9	286 312	-17.9	645 646	5.4
- Passengers - Passagers	721 980	32.9	241 803	-23.2	450 884	-5.2
- Goods - Marchandises	58 966	1.7	44 509	32.6	194 762	42.5
Other flying services - Autres services aériens	36 428	66.8	14 501	-31.6	20 837	-13.0
Subsidies - Subventions d'exploitation	x ¹	...	x ¹	...	x ¹	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	46 870	16.5	47 442	-15.7	20 903	42.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	2 049 568	20.9	461 345	-15.5	691 543	3.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	13 633	-0.6	9 218	-15.9	46 018	-39.7
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	774 356	19.5	260 300	-2.6	300 374	13.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	335 934	22.4	83 129	-14.7	154 093	2.0
General services and administration - Services généraux et administration	706 767	23.9	88 257	-26.3	95 293	-7.8
Depreciation - Dépréciation	78 719	17.0	16 229	-28.1	31 595	-9.2
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 909 409	21.3	457 134	-11.8	627 374	-0.4
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	140 159	15.5	4 211	-84.7	64 169	70.6
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	3 836	...	1 810	26.4	-	-
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	8 340	170.9	924	-50.4	-	-
Interest expenses - Intérêts versés	73 112	-0.6	4 640	-42.9	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(12 422)	...	6 637	...	-	-
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(73 358)	9.0	4 731	...	(20 788)	-22.8
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	66 801	23.6	8 942	-53.9	43 381	305.8
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	39 165	17.2	2 637	-64.5	14 496	527.9
Net income (loss) - Revenu (perte) net	27 636	34.1	6 306	-47.3	28 885	244.6

¹ Subsidy revenues have been combined with incidental revenues to preserve the confidentiality of individual air carriers. - Les recettes provenant des subventions ont été imputées aux recettes accessoires afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.4
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Operating Helicopters Only, Levels I-IV,
1995

Tableau 3.4
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1995

	1994	1995	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ - Services réguliers ¹	x	x	...
- Passengers - Passagers	x	x	...
- Goods - Marchandises	x	x	...
Charter services - Services d'affrètement	505 220	503 395	-0.4
- Passengers - Passagers	395 896	364 758	-7.9
- Goods - Marchandises	109 323	138 638	26.8
Other flying services - Autres services aériens	11 357	5 381	-52.6
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 062	7 360	21.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	522 638	516 137	-1.2
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	71 009	39 474	-44.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	194 224	205 317	5.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	122 430	122 599	0.1
General services and administration - Services généraux et administration	76 338	74 699	-2.1
Depreciation - Dépréciation	25 543	22 270	-12.8
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	489 544	464 358	-5.1
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	33 094	51 779	56.5
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² - Gains (pertes) de capital, nets ²	-	-	-
Interests and discount income ² - Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	-	-	-
Interest expenses ² - Intérêts versés ²	-	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	-	-	-
Total non-operating income (expenses), net ³ - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ³	(25 397)	(22 610)	-11.0
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	7 697	29 169	279.0
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 029	11 856	484.3
Net income (loss) - Revenu (perte) net	5 668	17 313	205.5

¹ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. - Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

² Excludes Level IV carriers - Exclut les transporteurs de niveau IV.

³ Includes the total for Level I-IV carriers. - Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1995

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1995

	Newfoundland ³		Prince Edward Island ³		Nova Scotia ³	
	Terre-neuve ³		Île-du-Prince-Édouard ³		Nouvelle-Écosse ³	
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	222 049	-2.8	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	215 082	-2.1	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	6 968	-19.8	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	261 038	-11.6	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	207 282	-13.4	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	52 038	-4.1	x	...	x	...
Other flying services - Autres services aériens	12 174	0.1	x	...	x	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	x ⁵	...	x	...	x	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 295	-9.1	x	...	x	...
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	501 556	-7.6	x	...	x	...
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	20 190	-42.3	x	...	x	...
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	190 580	-9.5	x	...	x	...
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	99 633	-12.1	x	...	x	...
General services and administration - Services généraux et administration	127 055	-3.5	x	...	x	...
Depreciation - Dépréciation	19 964	-9.5	x	...	x	...
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	457 383	-10.7	x	...	x	...
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	44 173	45.3	x	...	x	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	235	...	x	...	x	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	1	-23.5	x	...	x	...
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	6 174	-12.5	x	...	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(5 257)	-13.7	x	...	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(31 548)	-13.9	x	...	x	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	12 625	...	x	...	x	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	6 137	...	x	...	x	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	6 488	...	x	...	x	...

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1995 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1995 - suite

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick		Québec			
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	-	-	211 374	38.9	312 266	15.6
- Passengers - Passagers	-	-	197 922	50.8	269 029	16.8
- Goods - Marchandises	-	-	13 452	-35.8	43 236	8.9
Charter services - Services d'affrètement	-	-	604 041	16.1	404 713	15.6
- Passengers - Passagers	-	-	590 728	15.5	334 643	7.4
- Goods - Marchandises	-	-	13 313	47.8	70 070	82.1
Other flying services - Autres services aériens	-	-	33 492	36.2	4 192	-41.7
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	x ⁵	...	x ⁵	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	-	47 553	8.6	26 071	32.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	-	-	896 459	20.9	747 241	15.5
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	-	-	6 584	33.3	6 151	-17.9
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	-	-	417 807	18.2	322 530	21.2
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	-	-	134 806	13.4	122 732	18.9
General services and administration - Services généraux et administration	-	-	264 577	20.7	224 780	11.8
Depreciation - Dépréciation	-	-	28 813	7.3	31 284	2.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	-	-	852 587	17.9	707 477	16.3
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	-	-	43 872	146.3	39 764	2.9
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	-	23	-97.9	1 883	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-	3 922	52.6	2 127	66.1
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	-	-	7 296	-25.0	17 261	-9.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	-	-	(3 619)	217.3	(1 624)	196.5
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	-	-	(9 938)	21.1	(14 206)	-30.4
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-	-	33 934	253.2	25 558	40.3
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	-	15 347	160.5	15 700	26.7
Net income (loss) - Revenu (perte) net	-	-	18 587	400.2	9 858	69.1

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1995 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1995 - suite

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1995	Change	1995	Change	1995	Change
		1995/1994 Variation		1995/1994 Variation		1995/1994 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	39 330	1.2	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	31 789	14.2	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	7 541	-31.7	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	40 942	43.7	26 540	7.3	287 561	12.8
- Passengers - Passagers	31 486	35.1	20 584	-0.7	247 330	12.2
- Goods - Marchandises	9 456	82.3	5 956	48.3	40 231	16.7
Other flying services - Autres services aériens	24	-88.9	1 984	43.3	1 864	220.7
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	x ⁵	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	2 913	84.3	2 249	13.5	8 712	-41.8
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	83 209	20.3	30 773	9.5	298 137	10.2
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	2 541	169.4	2 563	60.9	2 100	-8.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	31 613	19.3	16 006	-5.6	105 994	15.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	19 558	4.0	5 631	-7.8	48 780	6.2
General services and administration - Services généraux et administration	18 956	10.0	6 102	49.6	94 643	5.9
Depreciation - Dépréciation	5 459	12.2	1 252	-10.9	15 888	0.5
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	78 126	14.3	31 554	4.7	267 406	9.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	5 083	511.0	(781)	-61.8	30 731	20.4
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	102	90.5	793	...	83	245.8
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-100.0	191	257.3	703	...
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	2 086	57.7	336	8.3	12 081	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	6 638	562.5	309	92.8	(2 378)	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	4 490	...	1 054	...	(14 375)	-3.2
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	9 574	...	273	...	16 357	53.1
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 802	...	133	-16.6	10 873	37.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	7 772	...	140	...	5 484	98.2

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1995 - Concluded

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1995 - fin

	British Columbia ⁴		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie-Britannique ⁴				Territoires du Nord-Ouest	
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	x	...	x	...	48 720	19.4
- Passengers - Passagers	x	...	x	...	38 707	21.2
- Goods - Marchandises	x	...	x	...	10 013	12.9
Charter services - Services d'affrètement	497 946	9.1	12 733	2.5	46 221	-19.7
- Passengers - Passagers	382 646	5.0	6 905	-2.9	23 316	-46.2
- Goods - Marchandises	115 300	25.5	5 828	9.8	22 905	61.3
Other flying services - Autres services aériens	17 723	-15.0	-	-	314	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	x ⁵	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	20 475	-4.3	274	39.5	675	44.5
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	536 144	7.5	13 007	3.1	95 930	-2.9
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	24 219	-45.8	1 420	32.7	3 102	3.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	204 511	20.5	6 104	4.3	39 885	1.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	123 190	28.1	3 193	-3.6	15 633	-9.1
General services and administration - Services généraux et administration	124 527	23.7	1 992	-3.5	27 724	-2.7
Depreciation - Dépréciation	21 631	5.5	220	-9.4	2 032	-15.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	498 078	15.4	12 929	3.1	88 377	-2.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	38 066	-43.0	78	3.5	7 553	-10.5
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	2 460	...	67	-	1	-99.9
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	2 218	...	--	-99.2	101	-23.3
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	25 984	890.2	3	-51.2	6 532	8.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	30	...	-	-	117	-99.0
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(18 851)	-35.4	64	-8.1	(6 107)	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	19 215	-48.9	142	-2.1	1 446	-90.6
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 941	-64.4	71	-36.9	294	-50.1
Net income (loss) - Revenu (perte) net	13 274	-36.6	70	120.9	1 153	-92.2

¹ Excludes Level IV carriers - Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level IB-IV carriers. - Comprend le total des transporteurs des niveaux IB-IV.

³ Data for Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. - Les données pour la Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁴ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. - Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁵ Subsidy revenues have been combined with incidental revenues to preserve the confidentiality of individual air carriers. - Les recettes provenant des subventions ont été imputées aux recettes accessoires afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6
Passenger and goods revenue, by Sector, by
Province and Territory - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1995

Tableau 3.6
Recettes-passagers et recettes-marchandises par
secteur, par province et territoire - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-IV, 1995

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers		Change Variation	Recettes-marchandises		Change Variation
	1994 \$'000	1995 \$'000		1994 \$'000	1995 \$'000	
Domestic - Intérieur						
Newfoundland - Terre-Neuve	138 828	157 687	13.6	13 781	22 254	61.5
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	15 173	18 307	20.7	1 087	3 452	217.6
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	158 630	139 266	-12.2	18 720	15 714	-16.1
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	69 460	69 512	0.1	7 659	12 829	67.5
Quebec - Québec	933 648	988 730	5.9	80 012	90 706	13.4
Ontario	1 862 088	2 014 403	8.2	154 827	190 918	23.3
Manitoba	230 388	252 947	9.8	28 041	39 829	42.0
Saskatchewan	133 602	102 068	-23.6	15 608	26 076	67.1
Alberta	637 576	797 100	25.0	67 293	82 371	22.4
British Columbia - Colombie-Britannique	958 741	968 654	1.0	126 885	142 941	12.7
Yukon	22 664	27 058	19.4	4 168	4 699	12.7
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	145 209	143 303	-1.3	44 613	61 558	38.0
Total	5 306 008	5 679 035	7.0	562 694	693 348	23.2
International	1 900 116	2 217 486	16.7	296 384	292 272	-1.4
Total	7 206 124	7 896 521	9.6	859 078	985 620	14.7

Note: The provincial data are estimates only. Refer to the Section 'Notes to Users' for information on the methodology used. - Les données provinciales sont seulement des estimés. Se reporter à la Section 'Notes aux utilisateurs' pour des précisions sur la méthodologie utilisée.

Table 3.7
Balance Sheet - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1995

Tableau 3.7
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1995

	1994	1995	Change
	\$'000	\$'000	Variation %
Assets - Actif			
Current assets - Actif à court terme	2 298 376	2 643 440	15.0
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	800 594	836 130	4.4
Operating property and equipment - Biens et équipements d'exploitation	6 809 047	6 962 510	2.3
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1 861 097	2 124 662	14.2
Operating equipment under capital lease - Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	196 278	266 143	35.6
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	61 314	74 116	20.9
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	212 016	162 664	-23.3
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	90 247	62 790	-30.4
Deferred charges - Frais reportés	993 199	1 076 022	8.3
Total assets - Total de l'actif	9 296 852	9 685 342	4.2
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	2 355 339	2 839 657	20.6
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	89 582	133 792	49.4
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 838 640	3 293 197	-14.2
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	194 730	185 211	-4.9
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	170 573	171 528	0.6
Other deferred credits - Autres crédits reportés	301 593	262 033	-13.1
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	36 277	26 247	-27.6
Other provisions - Autres provisions	931 494	932 431	0.1
Total liabilities - Total du passif	7 918 229	7 844 095	-0.9
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	227	210	-7.5
Capital stock - Capital-actions	1 498 309	2 165 719	44.5
Other paid-in capital - Autre capital versé	277 266	200 118	-27.8
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(424 103)	(529 027)	24.7
Reserves - Réserves	27 151	4 437	-83.7
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	1 376 568	1 841 247	33.8
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ² - Nombre de transporteurs inclus ²	x	-	-100.0
Balance year-end² - Solde à la fin de l'année²	x	-	-100.0
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	9 296 852	9 685 342	4.2

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

² Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality. - Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

Table 3.8
Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level IA,
1995

Tableau 3.8
Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA,
1995

	Total	Change Variation	Air Canada	Change Variation	Canadian	Change Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Assets - Actif						
Current assets - Actif à court terme	1 913 583	20.9	1 327 783	19.5	585 800	24.2
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	716 334	2.3	619 734	9.6	96 600	-28.4
Operating-Flight equipment - Équipement de vol	3 955 375	-0.1	2 684 675	7.8	1 270 700	-13.5
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	953 136	15.7	795 436	7.8	157 700	84.3
Operating-Ground property and equipment - Biens et équipement d'exploitation au sol	1 106 148	8.3	1 040 448	7.4	65 700	24.5
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	655 881	11.2	628 081	10.1	27 800	44.3
Operating under capital lease - Flight equipment - Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	84 300	148.7	-	-	84 300	148.7
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	16 500	261.6	-	-	16 500	261.6
Operating under capital lease - Ground property and equipment - Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	-	-	-	-	-	-
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	-	-	-	-	-	-
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	-	-100.0	-	-100.0	-	-
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	-	-100.0	-	-100.0	-	-
Deferred charges - Frais reportés	1 047 097	9.5	905 397	5.5	141 700	44.2
Total assets - Total de l'actif	7 197 322	5.3	5 154 522	10.0	2 042 800	-5.0
Liabilities and capital - Passif et capital						
Current liabilities - Passif à court terme	2 148 835	28.4	1 561 435	81.1	587 400	-27.6
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	-	-	-	-	-	-
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 453 450	-15.8	1 492 350	-33.5	961 100	43.7
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	93 700	--	-	-	93 700	--
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	-	-	-	-	-	-
Other deferred credits - Autres crédits reportés	249 440	-12.1	256 940	-9.5	(7 500)	...
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	-	-	-	-	-	-
Other provisions - Autres provisions	931 442	-	931 442	-	-	-
Total liabilities - Total du passif	5 876 867	-0.3	4 242 167	-1.8	1 634 700	3.9
Shareholders equity - Avoir des actionnaires						
Capital stock - Capital-actions	1 780 951	53.6	1 303 751	61.2	477 200	36.1
Other paid-in capital - Autre capital versé	173 200	-32.5	-	-	173 200	-32.5
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(633 696)	34.0	(391 396)	-11.8	(242 300)	732.9
Reserves - Réserves	-	-	-	-	-	-
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	1 320 455	40.1	912 355	150.2	408 100	-29.4
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	7 197 322	5.3	5 154 522	10.0	2 042 800	-5.0

Table 3.9
Balance Sheet - Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1995

Tableau 3.9
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1995

	1994	1995	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Assets - Actif			
Current assets - Actif à court terme	182 262	172 051	-5.6
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	33 209	52 809	59.0
Operating property and equipment - Biens et équipements d'exploitation	414 481	422 174	1.9
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	107 187	95 690	-10.7
Operating equipment under capital lease - Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	16 671	15 454	-7.3
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	7 303	6 115	-16.3
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	3 995	3 546	-11.2
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1 649	1 581	-4.2
Deferred charges - Frais reportés	1 317	266	-79.8
Total assets - Total de l'actif	535 797	562 915	5.1
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	119 513	129 164	8.1
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	9 331	5 097	-45.4
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	232 512	233 661	0.5
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	2 141	2 225	3.9
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	42 261	51 324	21.4
Other deferred credits - Autres crédits reportés	7 107	5 326	-25.1
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	2 665	2 864	7.5
Other provisions - Autres provisions	20	65	225.0
Total liabilities - Total du passif	415 549	429 726	3.4
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	46	42	-8.7
Capital stock - Capital-actions	71 170	83 452	17.3
Other paid-in capital - Autre capital versé	1 692	3 123	84.5
Retained earnings - Bénéfices non répartis	43 259	44 021	1.8
Reserves - Réserves	4 127	2 595	-37.1
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	120 248	133 190	10.8
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	-	-	-
Balance year-end - Solde à la fin de l'année	-	-	-
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	535 797	562 915	5.1

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.10
Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1995

Tableau 3.10
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1995

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	Total		IA		IB-II	
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	26	30.0	2	-	24	33.3
Aircraft operations - Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	548 331	15.9	385 629	10.5	162 702	31.1
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	1 157 434	15.1	848 148	10.9	309 286	28.6
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	236 535	11.5	166 942	13.1	69 594	8.0
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	41 969	26.0	17 176	11.8	24 793	38.1
Aircraft rental - Location d'aéronefs	666 825	13.1	497 570	18.3	169 255	0.2
Other expenses - Autres dépenses	48 026	-5.6	9 300	-50.3	38 726	20.4
Total	2 699 121	14.2	1 924 765	12.2	774 356	19.5
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien - Équipement de vol						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'œuvre	221 586	-4.1	147 224	-13.3	74 363	21.4
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	213 060	19.0	118 146	2.8	94 914	48.0
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	161 383	24.4	80 274	35.0	81 109	15.5
Other expenses - Autres dépenses	251 973	40.5	240 216	47.4	11 757	-27.9
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	73 792	18.1	-	-	73 792	18.1
Total	921 794	17.9	585 860	15.5	335 934	22.4
In-flight service - Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	382 061	11.0	306 895	7.6	75 166	27.5
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	376 653	17.9	311 124	17.6	65 529	19.6
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	20 105	19.2	17 740	17.1	2 365	37.7
Other expenses - Autres dépenses	93 187	-3.9	79 653	-11.5	13 534	95.0
Total	872 007	12.2	715 412	9.2	156 595	27.9
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol						
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol	117 035 ²	-4.6	53 579 ²	0.7	63 455	-8.6
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	4 878 294	13.7	3 483 431	11.6	1 394 863	19.3

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

² Interest expenses for Air Canada are not included. - Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Table 3.11
Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1995

Tableau 3.11
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1995

	Air Canada			Canadien		
	1994	1995	Change	1994	1995	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
Aircraft operations - Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	196 285	230 689	17.5	152 739	154 941	1.4
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	400 170	449 853	12.4	364 469	398 295	9.3
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	97 693	110 937	13.6	49 971	56 004	12.1
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	7 685	9 352	21.7	7 674	7 825	2.0
Aircraft rental - Location d'aéronefs	200 025	255 337	27.7	220 419	242 234	9.9
Other expenses - Autres dépenses	3 477	4 090	17.6	15 224	5 210	-65.8
Total	905 334	1 060 257	17.1	810 497	864 508	6.7
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien - Équipement de vol						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	47 564	66 373	39.5	122 225	80 851	-33.9
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	74 140	84 205	13.6	40 805	33 941	-16.8
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	27 702	27 545	-0.6	31 757	52 729	66.0
Other expenses - Autres dépenses	160 835	206 743	28.5	2 158	33 474	...
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	-	-	-	-	-	-
Total	310 242	384 866	24.1	196 944	200 995	2.1
In-flight service - Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	164 337	174 594	6.2	120 996	132 301	9.3
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	136 710	154 717	13.2	127 856	156 407	22.3
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	8 033	8 597	7.0	7 117	9 143	28.5
Other expenses - Autres dépenses	35 462	35 363	-0.3	54 564	44 290	-18.8
Total	344 542	373 270	8.3	310 533	342 142	10.2
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol	102 754	103 860	1.1	88 141	99 954	13.4
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol	..¹	..¹	...	53 211	53 579	0.7
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	1 662 872	1 922 253	15.6	1 459 327	1 561 178	7.0

¹ Interest expenses for Air Canada are not included. - Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Section 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1
Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1995

Section 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1
Effectifs et consommation de carburant -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de
niveau IV, 1995

		1994	1995	Change Variation %
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III - Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	5 532	6 108	10.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	448 316	499 949	11.5
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	7 641	8 203	7.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	270 916	307 291	13.4
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	3 738	3 600	-3.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	180 618	187 674	3.9
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	8 471	9 394	10.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	355 156	392 817	10.6
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	13 959	14 835	6.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	484 754	498 116	2.8
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	4 422	4 164	-5.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	121 359	120 922	-0.4
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	43 765	46 307	5.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	1 861 120	2 006 768	7.8
Level IV - Niveau IV				
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	4 227	4 064	-3.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	162 221	174 036	7.3
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III - Niveaux I-III				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	4 208 579	4 743 622	12.7
Cost - Coût	\$ '000	1 094 486	1 256 683	14.8
Gasoline - Essence	L '000	27 310	30 485	11.6
Cost - Coût	\$ '000	16 178	17 922	10.8
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	601	514	-14.5
Cost - Coût	\$ '000	3 799	3 195	-15.9
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	284	292	2.9
Cost - Coût	\$ '000	877	911	3.9
Level IV - Niveau IV				
Fuel and oil - Carburant et huile	L '000	252 268	187 978	-25.5
Cost - Coût	\$ '000	73 675	71 887	-2.4

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Level IA, 1995

Tableau 4.2
Effectifs et consommation de carburant -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1995

		Total	Change Variation	Air Canada	Change Variation	Canadian	Change Variation
			%		%		%
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	2 625	7.6	1 399	12.8	1 226	2.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	320 158	8.3	170 004	13.6	150 154	2.9
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	5 837	5.7	3 245	6.7	2 592	4.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	236 655	10.2	111 380	4.7	125 275	15.6
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	1 565	-11.3	170	7.1	1 394	-13.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	106 144	-3.2	24 915	39.9	81 230	-11.5
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 910	8.9	4 043	10.9	2 867	6.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	290 870	7.6	160 125	12.6	130 745	1.9
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	12 693	4.8	8 336	4.6	4 357	5.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	436 866	1.0	253 214	-0.4	183 652	3.0
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	3 872	-7.0	2 367	-0.1	1 506	-16.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	113 425	-1.4	49 467	6.1	63 958	-6.5
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	33 501	3.6	19 559	6.2	13 942	0.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	1 504 119	4.6	769 105	7.3	735 014	1.9
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	3 416 800	9.7	1 910 654	11.3	1 506 146	7.7
Cost - Coût	\$ '000	862 036	12.0	456 464	12.3	405 571	11.7
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	315	-16.6	190	36.8	125	-47.8
Cost - Coût	\$ '000	1 800	-19.7	1 036	37.3	764	-48.6
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-	-	-

Table 4.3
Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province
and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV,
1995

Tableau 4.3
Traitements et salaires par secteur, par province et
territoire - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1995

	1994	1995	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	44 207	41 658	-5.8
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	912	10 320	...
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	58 324	57 388	-1.6
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	7 569	11 003	45.4
Quebec - Québec	393 226	410 705	4.4
Ontario	530 507	595 740	12.3
Manitoba	96 288	100 511	4.4
Saskatchewan	24 987	21 663	-13.3
Alberta	190 217	227 347	19.5
British Columbia - Colombie Britannique	451 531	493 568	9.3
Yukon	5 020	6 936	38.2
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	48 606	46 272	-4.8
Total	1 851 394	2 023 110	9.3
International	171 947	144 571	-15.9
Total	2 023 340	2 167 680	7.1

Note: The provincial data are estimated. - Les données provinciales ont été estimées.

Section 5

FLOTTE D'AÉRONEFS

Tableau 5.1
Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et
groupes de poids d'aéronefs choisis - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-IV, 1995

Statistique Canada - n° 51-206-XPB au cat.

Table 5.2
Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air
Carriers, Level IA, 1995

Tableau 5.2
Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1995

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total		Air Canada		Canadian	
			1994	1995	1994	1995	1994	1995
kg					No.	Nbre		
Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe								
H (greater than 158 757) - (plus de 158 757)	Airbus	A340	-	1	-	1	-	-
	Boeing	747	12	13	9	9	3	4
	Lockheed	Tristar	5	3	5	3	-	-
	McDonnell-Douglas	DC10	8	10	-	-	8	10
G (68 040 - 158 757)	Airbus	A320	46	47	34	35	12	12
	Boeing	767	33	35	22	24	11	11
F (34 020 - 68 039)	Boeing	737	46	45	-	1	46	44
	McDonnell-Douglas	DC9	35	35	35	35	-	-
E (15 877 - 34 019)	Bombardier Inc.	CL65	4	14	4	14	-	-
Total			189	203	109	122	80	81

Part II

FARE BASIS

Section 6

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In 1995, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was a record 154.5, up 1.0% compared to the previous year. The economy fare index¹ rose 3.8% to a record 182.1, but the discount fare index decreased by 2.3% to 135.4. Since 1983, the all-fare index and the economy fare index have increased every year except for 1992.

When compared to 1994, the all-fare index rose in the southern sector by only 0.7%, while it increased in the northern sector by 4.9%. This was largely due to the discount fare index, which fell by 2.6% in the southern sector, in contrast to the increase of 4.7% registered in the northern sector. In the northern zone, the economy fare index posted a rise of 3.9%, similar to the increase of 3.7% posted in the southern zone.

In international markets in 1995, the all-fare index fell by 1.3% to a level of 118.3. The international economy fare index increased by 4.6%, while the international discount fare index declined slightly from 110.6 to 110.0.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

In 1995, a record 70.7% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 3.8 percentage points from the level of 66.9% reported in 1994. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was a record 74.1%, up 2.1 points from the previous record of 72.0% set in 1994.

As shown in Tables 6.3 and 6.4, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have both followed a similar upwards trend, but at very different levels. In the southern sector, discount passengers amounted to 71.6% of the traffic in 1995, up from 67.8% in 1994. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 2.0

Partie II

BASE TARIFAIRE

Section 6

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

En 1995, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et par deux transporteurs de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint un niveau record de 154,5, en hausse de 1,0% par rapport à l'année précédente. L'indice des tarifs de la classe économique¹ a augmenté de 3,8% pour s'établir à 182,1, soit un niveau record, mais l'indice des tarifs réduits a diminué de 2,3% pour s'établir à 135,4. Depuis 1983, l'indice pour tous les tarifs aériens et l'indice des tarifs économiques ont connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.

Par rapport à 1994, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a augmenté de seulement 0,7% dans le secteur sud, alors qu'il a progressé de 4,9% dans le secteur nord. Cette différence s'explique en grande partie par l'indice des tarifs réduits, lequel a diminué de 2,6% dans le secteur sud, alors qu'il a augmenté de 4,7% dans le secteur nord. Dans le secteur nord, l'indice des tarifs économiques a progressé de 3,9%, soit une hausse similaire à celle de 3,7% enregistrée dans le secteur sud.

Pour les marchés internationaux en 1995, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a regressé de 1,3% pour s'établir à niveau de 118,3. L'indice des tarifs économiques pour les services internationaux a augmenté de 4,6%, alors que l'indice des tarifs réduits pour les services internationaux a connu une légère baisse, celui-ci passant de 110,6 à 110,0.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

En 1995, 70,7% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II, se sont prévalus d'une forme quelconque de réduction de tarifs, soit un niveau record. Ce niveau représente une augmentation de 3,8 points de pourcentage par rapport au niveau de 66,9% observé en 1994. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour atteindre un sommet de 74,1%, soit une progression de 2,1 points de pourcentage par rapport au sommet antérieur de 72,0% obtenu en 1994.

Comme l'indiquent les tableaux 6.3 et 6.4, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord ont suivi une hausse tendancielle similaire, mais à des niveaux différents. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 71,6% du trafic en 1995, soit une hausse par rapport à 67,8% en 1994. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le

¹ Includes business Fares./Comprend la classe affaires.

percentage points (72.6% to 74.6%) during this period.

In contrast, for northern services, only 53.3% of passenger traffic (representing 58.5% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1994, the corresponding figures were 50.0% for passengers and 55.4% for passenger-kilometres.

It should be noted that 94.9% of all domestic passengers and 96.1% of passengers who used discount fares were travelling in the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached 96.7% and 97.4%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater use of discount fares on long-haul services (distances of 800 kilometres or more), although the gap has been narrowing in recent years. In the domestic sector, the highest rate of discount fare use in 1995 was reported on long-haul services in the southern (deregulated) sector, where 73.6% of passengers travelled on discount fares, accounting for 75.5% of passenger-kilometres; this compared with 69.7% of passengers and 70.7% of passenger-kilometres for short-haul services (distances less than 800 kilometres).

A record proportion of discount fares in the domestic sector was recorded in 1995, at the same time as average air fares reached a record, as noted above in the section **Domestic and International Air Fare Indexes**. This may indicate that the principal air carriers' were engaging in more effective yield management than during recent years.

However, the quarterly data (See **Special Articles**) show that after reaching record levels in the first quarter of 1995, domestic discount fares dropped precipitately over the course of the year. By the fourth quarter, seasonally adjusted domestic discount air fares were at the lowest level since the beginning of 1993.

International Sector

In 1995, the international sector consistently exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. A record level of 79.5% (four out of every five) international scheduled passengers flew on discount fares, an increase of 1.6 percentage points from the previous record of 1994. In terms of international passenger-kilometres, 84.2% were discount, down slightly from the record level of 84.4% in 1994.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1995, only 11.5% of international passengers paid for a full fare economy class ticket (little more than half of the 20.8% of full fare passengers on domestic routes).

secteur sud a augmenté de 2,0 points de pourcentage (72,6% à 74,6%) au cours de cette période.

Par comparaison, dans le secteur nord, seulement 53,3% du trafic de passagers (représentant 58,5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 50,0% et 55,4% respectivement en 1994.

Il convient de noter que 94,9% de tous les passagers des vols intérieurs et 96,1% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint 96,7% et 97,4% respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus), bien que l'écart ait diminué au cours des dernières années. Dans le secteur intérieur, le taux le plus élevé pour l'utilisation des tarifs réduits en 1995 a été enregistré pour les services long-courriers dans le secteur sud (la zone libéralisée), où 73,6% des passagers ont profité de tarifs réduits, constituant 75,5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers (distance de moins de 800 kilomètres), ces pourcentages s'établissaient à 69,7% pour les passagers et 70,7% pour les passagers-kilomètres.

En 1995, une proportion inégalée de passagers des vols intérieurs ont profité d'un tarif réduit, en même temps que le tarif aérien moyen intérieur atteignait un niveau record (voir la section **Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international**). Ceci peut indiquer que les principaux transporteurs aériens ont fait une utilisation plus efficace de leurs systèmes de gestion des rendements qu'au cours des dernières années.

Cependant, un examen des données trimestrielles (voir la section **Études spéciales**) montre qu'après avoir atteint des sommets inégalés au cours du premier trimestre de 1995, les tarifs réduits intérieurs ont chuté précipitamment au cours de l'année. Au quatrième trimestre, les tarifs aériens réduits intérieurs désaisonnalisés étaient à leur plus bas niveau depuis le début de 1993.

Secteur international

En 1995, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. Un niveau record de 79,5% des passagers des vols internationaux réguliers (quatre passagers sur cinq) ont voyagé à tarifs réduits, une hausse de 1,6 point de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 1994. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint 84,2%, soit une légère baisse par rapport au pourcentage record de 84,4% enregistré en 1994.

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1995, seulement 11,5% des passagers internationaux ont payé les plein tarifs de la classe économique, soit un peu plus de la moitié des 20,8% des passagers intérieurs.

Provincial Synopsis

In 1995, the vast majority of passengers who enplaned in each province and territory flew on discount fares. The percentages varied from one province to another, ranging from 65.9% for Alberta and Saskatchewan to 76.1% for Ontario (see Table 6.5). All provinces were near to the national average of 70.7%.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario did not mean that residents of this province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Halifax. In this case, either Québec or Nova Scotia would have also recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Between 1994 and 1995, the increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with seven provinces posting increases². The largest increases were 5.8 percentage points in Quebec and 5.2 percentage points in Ontario. The only decrease was in Nova Scotia.

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.6, the proportion of passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres) who benefitted from discount fares in 1995 increased in nine of the ten selected Canadian cities³. The increases ranged from 2.4 percentage points in Edmonton to 14.2 percentage points in Ottawa.

For long-haul trips (800 kilometres or more), seven of the ten cities of enplanement posted increases, with gains ranging from 0.6 percentage points in Toronto to 3.3 percentage points in Ottawa. In nine of the ten cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70%: Saskatoon (77.5%) ranked first, followed by Regina (76.9%) and Vancouver (75.6%).

Ottawa had the highest proportion of domestic short-haul business class passengers (7.2%). For domestic long-haul business class services, the leading cities were Calgary and Ottawa (8.5% and 8.2%, respectively). Eight of the ten cities showed decreases in the proportion of business class travellers.

Average Fares

In 1995, the average air fare (all types, coupon origin-destination basis) paid by passengers on domestic city-pairs was \$196, a decrease of 2.1% from the record level of \$200 in 1994, but still 2.2% above the previous record average of \$191 in 1993. The average fare for all international city-pairs was \$366, a decrease of 4.2%

Sommaire provincial

En 1995, la grande majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont varié d'une province à l'autre, oscillant entre 65,9% en Alberta et en Saskatchewan et 76,1% en Ontario (voir tableau 6.5). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 70,7%.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Halifax. Dans ce cas, les provinces de Québec ou de la Nouvelle-Écosse auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1994 et 1995, l'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, sept de celles-ci ayant enregistré des hausses². Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (5,8 points de pourcentage) et en Ontario (5,2 points de pourcentage). La Nouvelle-Écosse a enregistré la seule baisse.

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.6, la proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1995 a augmenté dans neuf des dix villes canadiennes choisies³. Les hausses variaient entre 2,4 points de pourcentage à Edmonton et 14,2 points de pourcentage à Ottawa.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), sept des dix villes d'embarquement ont enregistré des gains. Les hausses ont oscillé entre 0,6 point de pourcentage à Toronto et 3,3 points de pourcentage à Ottawa. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits a dépassé 70,0% dans neuf des dix villes: Saskatoon (77,5%) s'est classée au premier rang, suivie de Regina (76,9%) et Vancouver (75,6%).

En termes de pourcentage des passagers voyageant sur les tarifs de la classe affaires, sur les vols intérieurs court-courriers, la première place revenait à Ottawa (7,2%). Pour les tarifs de la classe affaires sur les vols intérieurs long-courriers, les premières places revenaient à Calgary et Ottawa (8,5% et 8,2% respectivement). Huit des dix villes ont enregistré des baisses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires.

Tarifs moyens

En 1995, le tarif moyen (tous types de tarifs, sur la base de l'origine et destination du coupon) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 196\$, ce qui représente une baisse de 2,1% par rapport au niveau record de 200\$ observé en 1994, mais une hausse de 2,2% par rapport au niveau record précédent de 191\$ observé en 1993. Le tarif

² Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed./À cause de la confidentialité des données les résultats pour l'Îles-du-Prince-Édouard et le Nouveau Brunswick ne peuvent être divulgués.

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed./À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

relative to the record \$382 posted in 1994.(see Table 1.2).

At the city level, the average domestic air fare ranged between a low of \$182 in Saskatoon, to a high of \$216 in Toronto. The average domestic air fare of \$196 was also exceeded in Ottawa(\$199), Winnipeg (\$210) and Vancouver (\$212). The average domestic air fare decreased in nine of the ten selected cities³, with decreases ranging from 0.5% in Saskatoon to 5.7% in Regina.

In 1995, business class fares for short-haul services increased in five of the ten selected cities³, while for long-haul services, business class fares increased in all ten cities (see Table 6.7). Economy class fares increased in all cities on short-haul³ routes and in nine of the ten cities on long-haul routes. Average discount fares fell in five cities³ for short-haul trips. The largest decreases were in Calgary and Regina, by 8.0% and 5.7%, respectively. For long-haul trips, average discount fares fell in nine of the ten selected Canadian cities. Calgary (8.2%) and Montréal (6.5%) posted the largest decreases for long-haul trips during 1995.

Among the ten cities, the highest domestic business class fares for long-haul trips were paid by the passengers who enplaned in Montréal, \$769 on average. Winnipeg recorded the highest short-haul business class fares (\$269). For economy fares, Winnipeg was the highest at \$253 for short-haul trips, while Calgary was the highest for long-haul trips, at \$521.

Yields from a Hub Perspective

In 1995, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic scheduled fares fell compared to 1994 in the two largest and the two smallest of the hub categories (see Table 6.8). The largest decrease was 5.3% in the hub category "small-small". The highest average yield, 26.9 cents per passenger-kilometre, was also in the hub category "small-small".

The highest average yield for a specific fare category was 44.0 cents per passenger-kilometre for business class fares in the hub category "small-small", which however, was a decrease of 20.9% relative to last year. The lowest average yield for a specific fare category was 8.2 cents per passenger-kilometre for discount fares in the hub category "large-large", which decreased by 5.7% from last year.

moyen pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 366\$, soit une baisse de 4,2% par rapport au niveau record de 382\$ enregistré en 1994 (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 182\$ à Saskatoon et 216\$ à Toronto. Ce tarif a également dépassé le niveau moyen national de 196\$ à Ottawa (199\$), Winnipeg (210\$) et Vancouver (212\$). Le tarif moyen a diminué dans neuf des dix villes³ choisies, les baisses oscillant entre 0,5% à Saskatoon et 5,7% à Regina.

En 1995, les tarifs de la classe affaires pour les voyages court-courriers ont augmenté dans cinq des dix villes choisies³, alors que pour les services long-courriers, ces tarifs ont augmenté dans toutes les villes (voir tableau 6.7). Les tarifs de la classe économique ont augmenté dans toutes les villes pour les voyages court-courriers³ et dans neuf des dix villes pour les voyages long-courriers. Les tarifs réduits moyens ont régressé dans cinq villes³ pour les services court-courriers. Les diminutions les plus fortes ont été enregistrées à Calgary (8,0%) et Regina (5,7%). Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens ont diminué dans neuf des dix villes canadiennes choisies. Calgary (8,2%) et Montréal (6,5%) ont enregistré les baisses les plus fortes pour les services long-courriers en 1995.

Parmi les dix villes, c'est à Montréal que le tarif des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) est, en moyenne, le plus élevé (769\$). Winnipeg a enregistré le tarif de la classe affaires (court-courriers) le plus élevé (269\$). En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de 253\$ pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de 521\$ pour les voyages long-courriers.

Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots

Comme l'indique le tableau 6.8, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et par deux transporteurs aériens de niveau II pour le groupe tarifaire «tous les tarifs», dans le marché intérieur régulier, a diminué dans les deux plus grandes et les deux plus petites catégories de villes-pivots en 1995 par rapport à 1994. La baisse la plus forte était de 5,3% dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit». La catégorie «petit-petit» a également fourni le revenu moyen le plus élevé, soit 26,9 cents par passager-kilomètre.

Le revenu moyen le plus élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 44,0 cents par passager-kilomètre pour les tarifs de la classe affaires dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit», lequel représente, cependant, une diminution de 20,9% par rapport à 1994. Le revenu moyen le moins élevé était de 8,2 cents par passager-kilomètre pour les tarifs réduits dans la catégorie de villes-pivots «grand-grand»; ceci représente une diminution de 5,7% par rapport à l'année dernière.

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed./À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

Economy class yields increased in four hub categories. Business class yields increased in all hub combinations except for "small-small". Discount yields decreased in the hub categories "large-large", "medium-small" and "small-small".

The lowest yields in each fare class are found in the hub combination "large-large". The highest average yields are invariably found in the combination "small-small".

Les revenus moyens pour les tarifs de la classe économique ont augmenté dans quatre des catégories de villes-pivots. Les revenus moyens de la classe affaires ont augmenté dans toutes les combinaisons de villes-pivots, la seule exception dénotée étant la combinaison «petit-petit». Les rendements des tarifs réduits ont diminué dans les catégories de villes-pivots «grand-grand», «moyen-petit» et «petit-petit».

On observe le revenu moyen le plus faible pour chaque groupe tarifaire dans la combinaison de villes-pivots «grand-grand». Le revenu moyen le plus élevé est invariablement observé dans la combinaison «petit-petit».

Table 6.1
Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled
Services, 1992-1995

Tableau 6.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹
- Services réguliers, 1992-1995

Sector Secteur	Year Année	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
(1986 = 100.0)				
Domestic - Intérieur	1992	140.3	150.8	131.0
	1993	147.7	166.3	133.4
	1994	153.0	175.5	138.6
	1995	154.5	182.1	135.4
Southern services - Services secteur sud	1992	140.7	151.0	131.1
	1993	147.8	166.6	133.3
	1994	154.0	176.0	138.9
	1995	155.1	182.5	135.3
Northern services - Services secteur nord	1992	133.3	148.6	128.8
	1993	145.9	163.2	136.9
	1994	137.4	170.0	133.0
	1995	144.2	176.7	139.3
International	1992	112.9	137.1	108.2
	1993	112.3	140.8	105.5
	1994	119.9	155.0	110.6
	1995	118.3	162.1	110.0

Table 6.2
Average Fares by Sector and by Fare Type
Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ -
Scheduled Services, 1995

Tableau 6.2
Tarifs moyens selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de
niveau I¹ - Services réguliers, 1995

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
%										
Domestic - Intérieur	424.2	412.7	465.6	479.7	264.7	280.6	154.7	151.1	151.8	119.4
Southern services - Services secteur sud	424.2	412.7	465.8	479.9	263.6	280.7	154.3	150.4	152.0	120.0
Short-haul - Court-courrier	209.2	206.3	221.4	225.5	180.1	185.9	112.7	114.0	84.6	64.0
Long-haul - Long-courrier	501.8	535.8	596.8	635.1	425.3	433.9	193.2	186.5	211.2	156.7
Northern services - Services secteur nord	-	-	411.7*	448.7	273.8	279.5	165.2	168.3	141.0	92.7
International	830.3	588.4	854.1	958.4	402.4	406.3	346.1	320.7	252.7	356.2
Total	579.3	468.2	601.1	643.6	288.4	308.6	221.8	213.6	195.9	209.8

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Table 6.3
Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1995

Tableau 6.3
Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1995

Fare type group - Groupe tarifaire										
Sector	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Secteur	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
%										
Domestic - Intérieur	0.3	0.5	5.3	5.2	25.3	20.8	66.9	70.7	2.2	2.7
Southern services - Services secteur sud	0.3	0.6	5.6	5.4	24.0	19.5	67.8	71.6	2.3	2.8
Short-haul - Court-courrier	0.2	0.4	3.8	4.0	30.6	23.6	63.5	69.7	2.0	2.2
Long-haul - Long-courrier	0.5	0.7	7.5	6.9	16.9	15.3	72.5	73.6	2.6	3.5
Northern services - Services secteur nord	-	-	0.4	0.4	48.8	45.1	50.0	53.3	0.9	1.1
International	0.4	0.5	6.1	5.2	11.7	11.5	77.9	79.5	3.9	3.3
Total	0.3	0.5	5.6	5.2	21.0	17.7	70.3	73.7	2.8	2.9

Table 6.4
Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1995

Tableau 6.4
Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1995

Fare type group - Groupe tarifaire										
Sector	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Secteur	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
%										
Domestic - Intérieur	0.4	0.7	7.4	7.1	17.7	15.1	72.0	74.1	2.4	3.0
Southern services - Services secteur sud	0.5	0.7	7.7	7.3	16.8	14.3	72.6	74.6	2.5	3.1
Short-haul - Court-courrier	0.2	0.5	4.0	4.3	29.2	22.3	64.4	70.7	2.2	2.2
Long-haul - Long-courrier	0.5	0.8	8.5	7.9	14.1	12.6	74.3	75.5	2.5	3.3
Northern services - Services secteur nord	-	-	0.6	0.7	43.1	39.5	55.4	58.5	0.9	1.3
International	0.3	0.3	6.2	5.8	5.7	5.9	84.4	84.2	3.3	3.9
Total	0.4	0.5	6.7	6.3	10.5	9.4	79.5	80.3	2.9	3.6

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.5
Distribution of Domestic Passengers by Province
and Territory, by Fare Type Group - Canadian
Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1995

Tableau 6.5
Répartition des passagers intérieurs selon la province
et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs
aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1995

Fare type group - Groupe tarifaire										
Province and territory of enplanement	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Province et territoire d'embarquement	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
	%									
Newfoundland -Terre-Neuve	0.5*	0.5*	5.1	5.2	22.0	19.5	69.4	72.5	2.9*	2.3
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Edouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	0.3*	0.6	5.7	5.3	18.9	17.6	72.2	71.2	2.9	5.3
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec - Québec	0.4	0.8	5.1	6.0	23.1	14.8	69.6	75.4	1.8	3.0
Ontario	0.4	0.7	6.8	6.9	19.7	13.5	70.9	76.1	2.1	2.7
Manitoba	0.5*	0.8	5.7	4.7	28.1	24.9	63.1	66.2	2.6	3.4
Saskatchewan	0.4*	0.6	3.9	3.6	29.0	27.7	64.3	65.9	2.3	2.1
Alberta	0.2	0.3	4.4	4.2	30.2	27.1	62.7	65.9	2.4	2.4
British Columbia ² - Colombie- Britannique ²	0.2	0.3	4.0	3.6	30.0	26.8	63.7	66.8	2.1	2.5
Yukon & Northwest Territories - Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.5	5.3	5.2	25.3	20.8	66.9	70.7	2.2	2.7

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² Includes Yukon and Northwest Territories. - Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.6
Distribution of Domestic Passengers by Fare
Type Group for Selected Cities - Canadian Air
Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1995

Tableau 6.6
Répartition des passagers intérieurs selon le groupe
tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs
aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1995

City of enplanement ²	Fare type group - Groupe tarifaire												
	Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
			Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	Ville d'embarquement ²	1994	1995	Change Variation	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
	No. - Nbre (¹ 000)	%											
Short-haul (< 800 km) - Court-courrier (<800km)													
Calgary	994	1 075	8.1	0.1*	0.1*	2.8	2.8	31.8	28.3	62.2	66.7	3.2	2.0
Edmonton	348	356	2.1	**	**	1.0	1.4	49.4	46.5	48.3	50.7	1.2	1.3
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	915	939	2.7	0.4*	0.9	5.5	6.9	21.3	11.4	71.4	77.8	1.5	2.9
Ottawa	493	476	-3.4	0.2*	0.7	5.8	7.2	25.9	10.2	65.7	79.9	2.3	2.1*
Regina	118	133	12.9	0.4*	0.4*	4.0	3.2	41.7	36.3	52.4	58.1	1.6	2.1
Saskatoon	117	122	4.7	0.3*	0.2*	1.7	1.4	42.5	39.2	54.0	57.6	1.5	1.6
Toronto	1 442	1 460	1.2	0.3*	0.8	5.9	6.7	22.4	11.0	69.6	79.2	1.8	2.2
Vancouver	1 441	1 189	4.2	0.1*	0.1*	2.9	2.2	35.3	32.0	59.2	63.6	2.5	2.0
Winnipeg	120	126	4.8	0.2*	0.3*	2.7	2.1	46.8	42.2	49.1	53.5	1.3*	1.8*
Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	571	633	10.8	0.6	0.8	9.3	8.5	15.3	13.2	72.4	74.2	2.4	3.2*
Edmonton	513	535	4.2	0.4	0.5	5.6	5.1	23.3	20.2	68.5	71.1	2.2	3.2*
Halifax	473	503	6.2	0.3*	0.6	5.7	5.3	18.9	17.6	72.1	71.2	2.9	5.3
Montréal	244	252	3.0	0.6	0.8	7.8	7.6	16.7	13.8	71.1	73.1	3.7	4.7
Ottawa	275	280	2.1	0.4*	0.7	8.9	8.2	23.1	19.4	64.4	67.7	3.2	4.0
Regina	94	89	-4.7	0.6*	0.8*	5.5	5.6	12.8	13.1	76.7	76.9	4.4*	3.5
Saskatoon	99	94	-4.7	0.6*	1.1*	5.2	5.2	13.3	14.6	79.0	77.5	1.9	1.6
Toronto	2 097	2 210	5.4	0.5	0.7	8.0	7.4	14.5	13.5	74.7	75.3	2.3	3.1
Vancouver	1 178	1 263	7.1	0.4	0.7	7.8	7.5	14.9	13.1	74.6	75.6	2.3	3.1
Winnipeg	568	617	8.7	0.6*	0.9	6.6	5.5	21.9	19.5	68.0	70.3	3.0	3.9
Total													
Calgary	1 565	1 708	9.1	0.3	0.4	5.2	4.9	25.8	22.7	65.7	69.5	3.1	2.5
Edmonton	862	890	3.3	0.2	0.3	3.7	3.6	33.8	30.7	60.3	63.0	1.8	2.4
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	1 159	1 191	2.8	0.4	0.9	6.0	7.1	20.4	11.9	71.3	76.8	1.9	3.3
Ottawa	767	757	-1.4	0.3	0.7	6.9	7.6	24.9	13.6	65.3	75.4	2.6	2.8
Regina	212	223	5.2	0.5*	0.5*	4.7	4.2	28.9	27.0	63.6	65.6	2.4*	2.7
Saskatoon	216	217	0.4	0.4*	0.6	3.3	3.0	29.1	28.5	65.4	66.3	1.7	1.6
Toronto	3 539	3 670	3.7	0.4	0.7	7.2	7.2	17.7	12.5	72.6	76.8	2.1	2.7
Vancouver	2 320	2 452	5.7	0.3	0.4	5.4	4.9	24.9	22.3	67.1	69.8	2.4	2.6
Winnipeg	688	743	8.0	0.5*	0.8	5.9	4.9	26.2	23.3	64.7	67.5	2.7	3.5

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. - Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.7
Average Domestic Fares by Fare Type Group for
Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I¹
- Scheduled Services, 1995

Tableau 6.7
Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour
des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens
de niveau I¹ - Services réguliers, 1995

Fare type group - Groupe tarifaire										
City of enplanement ²	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Ville d'embarquement ²	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-haul (< 800 km) - Court-courrier (<800km)										
Calgary	258.2*	1.6	258.7	1.4	191.1	3.8	102.2	-8.0	73.7	-25.7
Edmonton	**	...	143.8	-0.8	158.9	5.7	84.0	2.9	49.4*	-21.0
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	194.6	1.0	223.2	-1.9	196.7	1.8	141.3	5.0	68.1	-17.8
Ottawa	190.9*	-8.5	204.7	-0.2	179.9	0.8	128.1	7.0	65.6*	-24.7
Regina	234.3*	0.6	263.7	2.7	227.0	4.3	101.3	-5.7	72.8*	-30.2
Saskatoon	256.3*	12.1	257.2	3.7	223.9	5.1	100.9	-4.9	69.0	-25.5
Toronto	198.2	-1.5	220.1	-1.1	195.5	3.5	135.5	5.7	73.7	-11.6
Vancouver	263.8*	9.3	251.7	15.1	189.8	4.0	93.3	-5.5	47.4	-42.6
Winnipeg	243.8*	2.7	268.5	3.6	252.7	4.2	110.4	-4.6	71.1*	-43.1
Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	582.5	5.4	669.4	4.9	521.0	1.6	203.8	-8.2	157.7*	-29.1
Edmonton	548.1	8.9	567.8	8.5	386.1	3.4	169.2	-2.5	150.0*	-17.2
Halifax	338.0	0.1	386.8	6.0	321.6	3.9	143.6	0.5	120.9	-27.7
Montréal	633.8	16.5	768.6	7.5	509.2	1.7	225.8	-6.5	212.8	-15.7
Ottawa	586.4*	3.8	644.2	4.2	500.3	3.1	206.5	-2.7	216.1*	-23.9
Regina	466.9*	5.6	527.5	6.5	443.8	-1.3	172.7	-6.2	167.0*	-27.1
Saskatoon	441.8	14.8	513.2	9.0	418.0	3.3	165.7	-2.6	127.1	-19.9
Toronto	533.2	7.8	650.6	6.5	458.4	1.6	189.1	-3.6	153.9	-28.6
Vancouver	669.1	5.1	758.1	5.3	486.9	2.4	214.0	-3.0	181.8	-22.8
Winnipeg	418.3	3.5	456.1	3.7	388.9	2.1	152.6	-3.6	145.6	-21.4
Total										
Calgary	513.3	3.7	522.1	2.8	262.3	2.7	142.4	-8.5	114.3	-14.4
Edmonton	543.9	8.6	501.0	4.1	248.5	2.8	141.8	-1.4	127.8*	-13.9
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	278.4	-7.9	346.7	-4.3	273.0	10.8	158.3	0.8	112.0	-26.0
Ottawa	344.5	-10.7	381.3	-3.3	349.1	24.5	154.3	1.2	145.4	-16.5
Regina	375.0*	8.5	406.4	6.6	269.3	2.3	134.8	-9.4	122.2*	-33.2
Saskatoon	404.4	21.6	446.8	9.1	267.2	5.6	133.9	-5.4	94.6	-25.2
Toronto	382.6	-6.8	489.3	1.9	366.6	16.1	167.1	-1.4	127.8	-24.9
Vancouver	610.5	3.9	646.3	10.2	279.7	3.1	160.6	-4.2	130.8	-15.5
Winnipeg	406.2	3.4	442.2	3.9	347.0	2.8	146.9	-3.7	139.0	-22.8

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. - Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.8
Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by
Hub Category and Fare Type Group - Canadian
Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1995

Tableau 6.8
Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur,
selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire
- Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ -
Services réguliers, 1995

Hub category Catégorie de villes- pivots	Fare type group - Groupe tarifaire											
	All fares		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Tous les tarifs		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	Change 1995	95/94 Variation	Change 1995	95/94 Variation	Change 1995	95/94 Variation	Change 1995	95/94 Variation	Change 1995	95/94 Variation	Change 1995	95/94 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large / Grand-grand	11.4	-4.5	21.7	4.1	25.4	4.8	24.1	2.0	8.2	-5.7	6.3*	-37.7
Large-Medium / Grand-moyen	16.2	-4.6	27.5	9.3	30.4	4.9	29.1	-2.7	12.9	0.4	8.9	-22.1
Large-Small / Grand-petit	18.2	3.3	26.3	6.0	29.5	8.6	33.9	5.0	12.7	3.6	10.4	-5.3
Medium-Medium / Moyen-moyen	16.2	0.7	26.0	2.8	29.8	7.6	28.0	6.7	11.0	1.5	11.3	-25.8
Medium-Small / Moyen-petit	22.9	-0.1	33.0	7.1	36.4	5.7	37.5	5.1	15.6	-1.9	12.1	-22.4
Small-Small / Petit-petit	26.9	-5.3	**	...	44.0*	-20.9	42.1	-1.6	18.3	-2.9	14.8*	3.0

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Note: For a description of the hub category, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour une description de la catégorie de villes-pivots, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Part III
CIVIL AVIATION
Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS

Table 7.1
Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Type of Movement, 1995

Partie III
AVIATION CIVILE
Section 7
MOUVEMENTS D'AERONEFS

Tableau 7.1
Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le
genre de mouvement, 1995

Type of movement ¹	1994	1995	Change
Genre de mouvement ¹			Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector - Par secteur			
Domestic - Intérieur	2 917 458	2 750 606	-5.7
Transborder - Transfrontalier	350 557	390 210	11.3
International - International	61 223	66 121	8.0
By type of operation - Par genre d'exploitation			
Total Commercial - Total commerciaux	2 591 877	2 565 207	-1.0
Private - Privés	584 220	514 034	-12.0
Government - Officiels	153 141	127 696	-16.6
By flight rules - Par règle de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	1 855 302	1 879 115	1.3
Visual flights - Vols à vue	1 473 936	1 327 822	-9.9
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	876 250	940 689	7.4
Turboprop - Turbopropulseurs	976 006	919 823	-5.8
Piston - À pistons	1 267 906	1 165 505	-8.1
Helicopter - Hélicoptères	195 612	167 029	-14.6
Other - Autres	13 464	13 891	3.2
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	1 758 259	1 606 356	-8.6
5 671 - 136 077 kg	1 462 282	1 481 452	1.3
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	108 697	119 127	9.6
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 329 238	3 206 937	-3.7

¹ Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2
Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1995

Tableau 7.2
Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1995

Rank 1995	Rank 1994	Airport	Total		Itinerant		Local	
Rang 1995	Rang 1994	Aéroport			Itinérants		Locaux	
			1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Toronto/LB Pearson Intl. ON	341 987	11.4	341 956	11.4	20	...
2	2	Vancouver Intl. BC	311 453	3.4	311 450	3.4	-	...
3	3	Calgary Int'l. AB	225 155	9.2	213 643	5.4	11,507	226.2
4	5	Montréal/Dorval Intl QC	198 255	3.4	198 226	3.4	26	225.0
5	4	Montréal/St- Hubert QC	182 889	-5.0	90 765	-1.2	92 125	-8.5
6	8	Boundary Bay BC	166 993	8.4	61 051	4.0	105 938	11.2
7	6	Victoria Intl. BC	163 471	-0.2	106 676	-2.6	56 798	4.8
8	9	Ottawa /Macdonald-Cartier Intl	161 028	11.3	122,338	4.9	38,685	37.5
9	7	Winnipeg Intl MB	156 009	0.7	122 049	6.8	33 953	-16.3
10	10	Toronto/Buttonville ON	140 433	-0.6	67 127	-3.3	73,309	2.0
11	13	Halifax Intl. NS	136 669	14.3	104 277	8.1	32 384	40.5
12	11	Abbotsford BC	135 606	6.0	49 776	1.3	85 829	9.0
13	14	Calgary/Springbank AB	131 030	11.2	38 716	10.7	92 303	11.4
14	12	Québec /Jean Lesage Intl QC	130 313	2.0	105 146	5.0	25 162	-9.0
15	17	Toronto City Centre ON	118 298	15.7	62 286	3.5	56 008	33.2
16	18	London ON	104 795	6.2	62 040	5.4	42 750	7.3
17	15	Edmonton Mun. AB	102 874	-7.6	101 897	-7.4	984	-23.2
18	19	Chicoutimi/St- Honoré QC	93 278	-2.4	48 421	-5.4	44 862	1.1
19	16	Hamilton ON	89 863	-12.2	44 420	-7.0	45 450	-16.7
20	23	Winnipeg/St. Andrews MB	89 058	7.7	24 094	4.8	64 959	8.8
21	21	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	86 026	-3.0	58 029	0.4	27,997	-9.2
22	24	Thunder Bay ON	82 537	-0.1	51 324	9.6	31 203	-12.8
23	20	Villeneuve AB	81 924	-9.2	13 579	-18.5	68 364	-7.1
24	28	Moncton NB	78 247	15.0	51 629	10.6	26 607	24.6
25	30	Oshawa ONT	76 188	19.5	32 752	19.7	43 416	19.3
26	25	Pitt Meadows BC	74 280	0.3	33 916	-1.9	40 366	2.3
27	26	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	74 156	3.6	44 401	3.2	29 752	4.3
28	27	Sudbury ON	72 279	4.4	39 381	5.7	32 892	2.9
29	36	Edmonton Intl. AB	65 837	11.0	60 944	15.6	4 877	-25.6
30	22	Yellowknife NT	65 329	-21.5	36 493	-10.7	28 847	-32.0
31	39	Langley BC	63 259	12.3	25 247	5.9	38,006	16.9
32	34	Windsor ON	63 229	4.5	29 236	2.7	33,990	6.1
33	29	Regina SK	62 657	-6.8	49 516	-1.3	13,142	-23.0
34	35	Vancouver Harbour BC	61 179	2.7	51 668	-2.7	9 514	47.8
35	32	North Bay ON	60 706	-1.2	26 842	8.5	33 855	-7.7
36	37	Prince George BC	59 695	1.9	36 598	2.8	23 094	0.3
37	38	St John's NF	58 583	0.1	42 319	-0.4	16 264	1.4
38	31	Sault Ste. Marie ON	58 061	-8.0	30 910	3.1	27 148	-18.0
39	40	Montréal/Mirabel Intl QC	56 782	5.6	48 739	1.5	8 041	38.9
40	33	Kelowna BC	52 257	-14.9	39 138	-6.0	13 125	-33.6
41	41	Whitehorse YT	50 932	-1.1	21 987	-1.1	28 946	-1.1
42	43	Gander Intl. NF	49 779	9.6	36 135	13.9	13 630	-0.5
43	48	Sept- Îles QC	37 493	-3.8	29 853	-3.7	7 644	-4.1
44	46	St- Jean QC	37 003	-8.3	19 757	-14.0	17 260	-0.7
45	53	Val- D'Or QC	22 052	8.4	20 190	14.2	1 848	-29.9
		Total	4 729 813	3.0	3 206 937	-3.7	1 522 880	-4.1

Section 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES

Table 8.1
Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by
Type of Aircraft, 1995

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1994	1995	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	21 212	21 169	-0.2
Helicopters - Hélicoptères	1 582	1 605	1.4
Gliders - Planeurs	601	601	-
Balloons - Aérostats	438	437	-0.2
Gyroplanes - Autogires	172	166	-3.6
Airships - Dirigeables	3	3	-
Total	27 848	27 937	0.3

Aircraft registered as of December 31 of each year. Includes all aircraft listed in the Canadian Civil Aircraft Register, whether or not they have a valid certificate of airworthiness. - Aéronefs immatriculés au 31 décembre de chaque année. Comprend tous les aéronefs inscrits dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, peu importe qu'ils soient dotés ou non d'un certificat de navigabilité valide.

Source: Transport Canada - Canadian Civil Aircraft register, Annual Report TP220. - Transports Canada - Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, Rapport annuel TP220.

Table 8.2
Pilot Licences in Force in Canada, 1995

Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1995

	1994	1995	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	28 968	28 316	-2.3
Commercial - Professionnel	10 274	10 114	-1.6
Airline transport - De ligne	8 987	9 385	4.2
Sub-total - Sous-total	48 229	47 815	-0.9
Glider - Planeur	5 784	5 747	-0.6
Gyroplane - Autogire	18	22	18.2
Free balloon - Ballon libre	292	283	-3.2
Ultralight - Ultraléger			
Private - Privé	1 792	1 878	4.6
Commercial - Professionnel	765	781	2.0
Total	56 880	56 526	-0.6

Figures are as of December 31 of each year. Chiffres valables au 31 décembre de chaque année.

Source: Transport Canada - Summary of Personnel Licences. - Transports Canada - Sommaire des licences du personnel.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid license issued by the Canadian Transportation Agency. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être assigné à un niveau de déclaration supérieur lorsque son rendement satisfait les paramètres d'un nouveau niveau pour deux années consécutives. De même, un transporteur peut être assigné à un niveau inférieur l'année qui suit celle où son rendement ne correspond pas aux paramètres de son niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Survey Forms

Formulaires d'enquête

Level	Scheduled Service	Charter Service	Balance Sheet	Income Statement	Fleet Report
Niveau	<u>Services réguliers</u>	<u>Services d'affrètement</u>	<u>Bilan</u>	<u>État Revenu et dépenses</u>	<u>Rapport du parc aérien</u>
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Annually/ Annuel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Annually/ Annuel
III	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel
IV	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- 1) the international System Units (SI), and
- 2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- 1) le Système international d'unités (SI), et
- 2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100 kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level IA carriers, individual company data for their operations are published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the monthly aviation service bulletin, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisées. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau IA, la publication renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans le bulletin de service mensuelle de l'aviation, les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (aviation civile canadienne), les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in the aviation service bulletin.

(iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

(v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.

(vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6188).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

(iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication Aviation civile canadienne peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans le bulletin de service de l'aviation.

(iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

(v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.

(vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6188).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as benchmark, intra and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.
- (iii) In Table 6.8, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1995 figures is the following:

Large hubs:	Calgary, Toronto and Vancouver.
Medium hubs:	Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria and Winnipeg.
Small hubs:	Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. John's and Thunder Bay.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by Transport Canada air traffic control units at Transport Canada control towers and Flight Service Stations (FSS).

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.
- (iii) Dans le tableau 6.8, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapare de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1995 est la suivante:

Grandes villes-pivots:	Calgary, Toronto et Vancouver
Moyennes villes-pivots:	Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria et Winnipeg.
Petites villes-pivots:	Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. John's et Thunder Bay.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 7 donnent les mouvements d'aéronefs enregistrés par les unités de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle de Transports Canada et les Stations d'information de vol (FSS).

The aircraft movement statistics were compiled at the Aviation Statistics Centre from Daily Air Traffic Records that originated with the tower and FSS units. The reports give detailed accounts of all aircraft movements during the reporting period.

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents.

This data base also includes Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between Greenwich Mean Time and Local Time is allocated.

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by Aviation Statistics Centre editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6177).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ont été rassemblées à partir de rapports quotidiens transmis au Centre des statistiques de l'aviation par les unités des tours de contrôle et FSS. Ces rapports donnent un relevé détaillé de tous les mouvements d'aéronefs durant la période étudiée.

Méthodes d'enquête

Le Rapport sur les mouvements itinérants d'aéronefs a pour objet de capter les renseignements suivants: l'identification de l'aéronef, le type ou genre d'aéronef, l'origine du dernier aéroport précédant l'atterrissage à l'aéroport déclarant ou la destination du vol après le décollage, l'arrivée ou le départ, l'heure précise du mouvement, la piste utilisée et les règles de vol (vols visuels ou aux instruments).

Le Rapport sur les mouvements locaux d'aéronefs sert à répartir les mouvements locaux selon l'heure, les avions monomoteurs, multimoteurs, à réaction ou militaires.

Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emménagement de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

Cette base de données renferme en outre l'information sur l'environnement de l'aéroport qui permet de vérifier sa catégorie. La piste déclarée est homologuée et la différence entre le temps moyen de Greenwich et l'heure locale est assignée.

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs sont accumulées à partir des données provenant des unités des tours de contrôle de la circulation aérienne ou du personnel des stations d'information de vol. Étant donné que le personnel de ces positions est hautement formé et possède une expertise dans la surveillance des opérations et la manière de remplir les déclarations, il s'ensuit donc que les statistiques qui entrent dans la banque des données sont de haute qualité.

Les cycles de vérification font partie des programmes du traitement des données sur l'ordinateur et sert à identifier les erreurs commises lors de l'échange des données via le réseau ADIS ou capté par formulaire. Les erreurs identifiées sont corrigées manuellement par les préposés à la vérification au Centre des statistiques de l'aviation.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6177).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1994 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1994 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1994 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1995 are shown in the following table with comparative 1994 data:

	1994	1995	Change Variation %	
Level IA	2	2	-	Niveau IA
Level IB-II	19	24	26.3	Niveau IB-II
Level III	73	73	-	Niveau III
Level IV	140	119	-15.0	Niveau IV
Total	234	218	-6.8	Total

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1995 are as follows: Level IB-II - 0, Level III - 0 and Level IV - 2.
- d) Estimates for non response totaled 2% in 1995.
- e) In 1988, Canadian air carriers were allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 218 carriers in 1995, 137 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 91.7% of all revenues reported.
- f) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given year.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1994 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1994 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1994.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1995 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1994 sont également présentées.

- c) Pour l'année 1995, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau IB-II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 2.
- d) Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 2% en 1995.
- e) En 1988, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 218 transporteurs en 1995, 137 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 91.7% de toutes les recettes générées.
- f) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque année.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all changes to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totaling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level IA. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 5,000,000 revenue passengers.

Level IB. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or more, but fewer than 5,000,000 revenue passengers, or at least 200,000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in report level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$500,000 or more for the air services for which the air carrier held a license.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in report level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$500,000 or more for the air services for which the air carrier held a license.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a license for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expenses. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totaling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air services and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-Haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air services and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Terms related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveler accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau IA. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins cinq millions de passagers payants.

Niveau IB. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un million de passagers payants ou plus, et de moins de 5,000,000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 200,000.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$500,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif groupe.
- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

Mouvement d'aéronef. Tout décollage, atterrissage ou toute approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements itinérants les mouvements dans lesquels les aéronefs partent à destination ou arrivent en provenance d'un autre lieu, ou les mouvements où les aéronefs quittent le circuit mais reviennent pour atterrir.

Mouvement local. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements locaux, les mouvements dans lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada			
1994	4*	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits.	1984-94
	3	Recent Trends in Canadian Airline Costs / Les frais des transporteurs aériens canadiens: tendances récentes	1988-94
	2	The Impact of Competition on Air Fares in Canada / L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	1988-93
	1	Seasonally Adjusted Profitability Data for the Canadian Air Carriers / Désaisonnalisation des données sur la rentabilité des transporteurs aériens canadiens	1988-94
1993	4	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1983-93
	3	Basic Profitability of Canadian Air Carrier Families / Rentabilité de base des familles de transporteurs aériens canadiens	1988-92
	2	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1983-93
	1	Domestic Competition Among Canadian Air Carriers / Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens	1988-92
1992	4	Average Domestic Air Fares by Province and City Since 1983 / Tarifs aériens intérieurs moyens selon la province et la ville, depuis 1983	1983-92
	3	The International Air Charter Market (Passengers) / Le marché des services aériens d'affrètement internationaux (passagers)	1983-92
	2	Air Fare Indexes Versus Average Air Fares / Indices des tarifs aériens versus tarifs aériens moyens	1983-92
	1	Business Usage of Privately Registered Aircraft / Utilisation, par affaires, des aéronefs immatriculés comme aéronefs privés	1990
1991	4	Evolution of Air Fares for the Top Ten Canadian Cities, Fourth Quarter of 1988-1991 / Évolution des tarifs aériens au niveau des dix principales villes canadiennes, Quatrième trimestre de 1988-1991	1988-91
	3	Five Years of Affiliate Networks / Cinq années des réseaux affiliés	1987-91
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the Provincial Level / Un examen de l'utilisation des tarifs aériens au niveau des provinces	1987-91
	1	An Overview of Operations / Un aperçu des exploitations	1980-90

* Last issue - Dernier numéro.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada			
1990	4	Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform / Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique	1988-90
	3	Level I Carriers Direct Flying Expenses / Dépenses d'exploitation directe des transporteurs de niveau I	1982-90
	2	Discount Fare Utilization in the International Sector / Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international	1983, 1987-90
	1	Employment of Canadian Air Carrier Families and the Efficiencies of its Use / L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation	1987-89
1989	4	An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens	1983-89
	3	Financial Performance of the Major Carriers and Their Affiliate Networks / Performance financière des principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés	1987-89
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the City Level / Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des villes	1983, 1987-89
	1	Fleet of the Canadian Affiliate Carriers / Flotte des transporteurs affiliés canadiens	1987-89
1988	4	Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers / Les revenus moyens des services à horaire fixe pour certains transporteurs aériens canadiens	1984-88
		Impact of Deregulation on Air Fares / Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens	1983-88
	3	Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers / Transporteurs aériens canadiens de niveau I et les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe	1980-87
		Fleet of Level I Canadian Air Carriers / Flotte aérienne des transporteurs aériens canadiens de niveau I	1988-89
	2	Business & Other Reasons for Travel / Voyages d'affaires et autres	1988
		Discount Fare Utilization at the Provincial Level / Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial	1983, 1987-88
	1	Airplane and Other Modes of Passenger Transportation / L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers	1987
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-204 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination Domestic Report /			
Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur			
1994		Air Passenger Travel, Air Fares and the Price of Aviation Fuel: Two Decades in Review / Voyages et tarifs aériens et prix du carburéacteur: Bilan de deux décennies	1974-94
		Passenger Air Travel Within and Between Provinces/Territories (Major Scheduled Air Carriers) / Voyageurs aériens entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (des principaux transporteurs aériens réguliers)	1993-94
		Passenger Air Travel Between Canadian Cities: Ticket Origins for the Top 25 City-Pairs in 1994 / Passagers aériens voyageant entre des villes canadiennes: Origine inscrite sur les billets pour les 25 principales paires de villes en 1994	1994
1993		The Top 25 City-Pairs: Passenger Counts for Trips on Scheduled and Charter Flights / Revue des 25 principales paires de villes: Nombre de passagers effectuant des voyages sur vols réguliers et vols d'affrètement	1992-93
		The Top Ten Origin and Destination Cities in Canada (Major Scheduled Air Carriers): An Historical Review / Dix premières villes au Canada selon l'origine et la destination (des principaux transporteurs aériens réguliers): revue historique	1973-83-93
		Passenger Travel Within and Between Provinces/Territories (Major Scheduled Air Carriers) / Nombre de passagers voyageant entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (des principaux transporteurs aériens réguliers)	1993
		Comparing Air, Rail and Bus Passenger Counts / Comparaisons des chiffres sur les passagers des services aériens, ferroviaires et d'autobus	1991
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-91
		Scheduled Domestic Air Traffic / Trafic aérien régulier intérieur	1980-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1986-90
		Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic / Trafic aérien régulier inter-provincial et intra-provincial	1989-90

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-204 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination Domestic Report - Concluded /			
Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur - fin			
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
1988		Lester B. Pearson - Our Busiest Airport / Notre aéroport le plus achalandé - Lester B. Pearson	1978-88
		Transportation Used by Canadian Travelers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1984,86 1988
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88
Catalogue 51-205 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination, Canada - United States Report / Origine et			
destination des passagers aériens, rapport Canada - États-Unis			
1994		Ticket Origins for the Top 25 Transborder City-Pairs in 1994 / Origine inscrite sur les billets pour les 25 principales paires de villes transfrontalières en 1994	1994
		Canada-United States Air Travel: The Provincial/Territorial Perspective / Voyages aériens entre le Canada et les États-Unis: perspective provinciale et territoriale	1993-94
		Passenger Routings on International Air Journeys / Itinéraires des passagers effectuant des voyages internationaux	1983-93
1993		Air Carrier Nationality for Passenger Travel Between Canada and the United States, 1983 to 1993 / Nationalité des transporteurs aériens de passagers entre le Canada et les États-Unis, 1983 à 1993	1983-93
		Changes in the Medium-Sized Canada-United States Passenger Origin and Destination Markets / Changements dans les marchés de taille moyenne au titre de l'origine et de la destination des passagers entre le Canada et les États-Unis	1992-93
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Scheduled Transborder Air Traffic / Trafic aérien régulier transfrontalier	1983-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale/territoriale	1990-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Ontario-New York State and Ontario-Florida Scheduled Air Passenger Traffic / Trafic des passagers sur vols réguliers pour Ontario-État de New York et Ontario-État de Floride	1979-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-206 Annual / Annuel			
Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne			
1994		1994 Civil Aviation Results / Aviation civile - Résultats de 1994	1987-94
		Yields by Size of Hub - Les revenus moyens selon la taille des villes-pivots	1984-94
1993		1993 Civil Aviation Results / Aviation civile - Résultats de 1993	1987-93
		Discount Pricing Behaviour by Canadian Level I Air Carriers During the Recession / Le comportement des transporteurs aériens canadiens de niveau I face aux tarifs réduits au cours de la récession	1989-93
1992		Seasonal Adjustment of Average Domestic Discount Air Fares / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits intérieurs moyens	1983-92
1991		The Impact of Competition on Air Fares in Canada / L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	1983-91
		Airline Passenger Services and Canadian Air Carrier Competitiveness / Services aux passagers des compagnies aériennes et concurrence entre les transporteurs aériens au Canada	1986-90
1990		An Overview of Employment / Un aperçu de l'emploi	1980-90
		An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens	1986-90
		Discount Fares by Day of the Week / Tarifs réduits selon les jours de la semaine	1989-90
1989		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983-89
		Discount Fare Utilization and Air Fares: Regional Synopsis / Utilisation des tarifs réduits et tarifs aériens: sommaire régional	1983, 1987-89
1988		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983, 1987-88
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88
Catalogue 51-207 Annual / Annuel			
Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens			
1994		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1984-94
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1984-94
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1984-94
1993		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-93
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-93

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (concl'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (fin)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-207 Annual / Annuel			
Air Charter Statistics - Concluded / Statistiques des affrètements aériens - fin			
1993		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1988-93
1992		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-92
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-92
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1988-92
1991		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1987-91
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1987-91
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1987-91
1990		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1986-90
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1986-90
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1986-90
1989		International and Transborder Charter Markets / Le marché des vols nolisés internationaux et transfrontaliers	1980-89
		A Ten-Year Review of the International Charter Passenger Market / Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années	1980-89
1988		A Time Series Analysis of the Charter's Market Shares / Une analyse chronologique des parts du marché des affréteurs	1984-88

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (819-997-1986).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1986).

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISIONPUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	USA	Other	Titre
			États- Unis	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234-XPB	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale de publications sur les transports
50-002-XPB	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight Issues/Year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-004-XPB	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-203-XPB	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., Bil.
51-204-XPB	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	41.00	50.00	58.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205-XPB	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206-XPB	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207-XPB	Air Charter Statistics. A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501-XPB E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical E/F Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001-XPB	Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003-XPB	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	150.00	170.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216-XPB	Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-215-XPB	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	38.00	46.00	54.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218-XPB	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219-XPB	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222-XPB	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205-XPB	Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual
O. - Occasional

M. - Monthly
Bil. - Bilingual

Q. - Quarterly

A. - Annuel
H.S. - Hors série

M. - Mensuel
Bil. - Bilingue

T. - Trimestriel

To order a publication please telephone toll free, in Canada,
1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au
Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur
1-613-951-1584.

January 1996

Janvier 1996

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries.
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis.
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6
Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Trucking Section
Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Andrea Mathieson
Chief
Multimodal Transport Section
Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre
Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES ECONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6
Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des camionnage
Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Andrea Mathieson
Chef
Section des transports multimodaux
Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation
Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, 1996. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

FIND STRENGTH IN NUMBERS!

Let us show you how to take advantage of the multitude of data available from Canada's leading statistical agency.

Statistics Canada is the first-hand source of information about Canada, its economy, its institutions and its people. We collect and maintain hundreds of databases of reliable information; from patterns in family expenditures to international trade statistics; from details on Canadians' health and educational qualifications to employment and labour trends. We can produce comprehensive profiles of Canada's society and economy using the data from over 400 surveys.

Our **Advisory Services** team of expert consultants is here to help you discover Statistics Canada. We will work with you to define your needs, sift through our vast resources and put together an information package designed to meet those needs. Our highly trained staff:

- can analyze and interpret your customized data packages
 - provide you with ongoing support through our telephone enquiry service
 - offer workshops and seminars on a wide range of topics
- We can even conduct surveys tailored to your specialized requirements.

In today's complex social and economic climates, accurate and up-to-date information is an essential tool for performing such detail-intensive tasks as researching, planning, teaching or analyzing. Rely on the expertise at Statistics Canada to provide you with the information and services you need, quickly, professionally and cost effectively.

Call us today and discover how to get our numbers **working** for you!

LES CHIFFRES FONT LA FORCE !

Découvrez comment tirer parti de la multitude de données offertes par le chef de file canadien en matière de statistiques.

Statistique Canada est la source directe des données sur le Canada, son économie, ses institutions et sa population. Nous compilons et tenons à jour des centaines de bases de données fiables, à partir des habitudes de dépense des familles aux statistiques sur le commerce international et des détails relatifs à la santé et aux niveaux d'instruction des Canadiens aux tendances de l'emploi et de la main-d'œuvre. Nous sommes en mesure de préparer des portraits descriptifs de la société et l'économie canadiennes à l'aide de données provenant de plus de 400 enquêtes.

L'équipe d'experts-conseils de nos **services consultatifs** est là pour vous aider à mieux connaître Statistique Canada. Nous travaillerons avec vous à définir vos besoins, à passer en revue nos vastes ressources et à rassembler des documents pouvant répondre à ces besoins. Notre personnel hautement qualifié :

- peut analyser et interpréter vos ensembles de données personnalisés
- vous offre un appui constant grâce à notre service de renseignements téléphonique
- organise des ateliers et des conférences sur une large gamme de sujets

Nous pouvons même mener des enquêtes spécifiquement conçues pour répondre à des besoins particuliers.

Dans un contexte social et économique de plus en plus complexe, des

renseignements exacts et à jour sont un outil essentiel pour mener à bien des tâches aussi précises que la recherche, la planification, l'enseignement ou l'analyse. Fiez-vous à l'expertise de Statistique Canada pour obtenir les renseignements et les services dont vous avez besoin de manière rapide, professionnelle et rentable.

Téléphonez-nous dès aujourd'hui et découvrez comment vous pouvez profiter de nos chiffres!

National ENQUIRIES line / Service national de RENSEIGNEMENTS: 1-800-263-1136

National ORDER line / Service national de COMMANDES: 1-800-267-6677

National TDD line / Service national ATS: 1-800-363-7629

Region / Région	Local calls / Appel local	Fax / Télécopieur
Atlantic Region / Région de l'Atlantique	(902) 426-5331	(902) 426-9538
Québec Region / Région du Québec	(514) 283-5725	(514) 283-9350
National Capital Region / Région de la capitale nationale	(613) 951-8116	(613) 951-0581
Ontario Region / Région de l'Ontario	(416) 973-6586	(416) 973-7475
Pacific Region / Région du Pacifique	(604) 666-3691	(604) 666-4863
Prairies and N.W.T. / Prairies et T.N.-O.		
Manitoba	(204) 983-4020	(204) 983-7543
Saskatchewan	(306) 780-5405	(306) 780-5403
Southern Alberta / Sud de l'Alberta	(403) 292-6717	(403) 292-4958
Northern Alberta and N.W.T. / Nord de l'Alberta et T.N.-O.	(403) 495-3027	(403) 495-5318

Are you getting your information on the Canadian economy "first-hand"?

Chances are, you spend hours reading several newspapers and a handful of magazines trying to get the whole economic picture – only to spend even more time weeding out fiction from fact! Wouldn't it be a great deal more convenient (and much more effective) to go straight to the source?

Join the thousands of successful Canadian decision-makers who turn to Statistics Canada's *Canadian Economic Observer* for their monthly briefing. Loaded with first-hand information, collectively published nowhere else, CEO is a quick, concise and panoramic overview of the Canadian economy. Its reliability and completeness are without equal.

A single source

Consultations with our many readers – financial analysts, planners, economists and business leaders – have contributed to CEO's present, widely-acclaimed, two-part format. The **Analysis Section** includes thought-provoking commentary on current economic conditions, issues, trends and developments. The **Statistical Summary** contains the complete range of hard numbers on critical economic indicators: markets, prices, trade, demographics, unemployment and more.

More practical, straightforward and user-friendly than ever before, the *Canadian Economic Observer* gives you more than 150 pages of in-depth information in one indispensable source.

Why purchase CEO?

As a subscriber, you'll be directly connected to Statistics Canada's economic analysts – names and phone numbers are listed with articles and features. You'll also receive a copy of CEO's annual **Historical Statistical Supplement** – at no additional cost.

So why wait for others to publish Statistics Canada's data second-hand when you can have it straight from the source? Order your subscription to the *Canadian Economic Observer* today.

The *Canadian Economic Observer* (catalogue no. 10-2300XPB) is \$220 (plus GST and applicable PST) annually in Canada, US\$260 in the United States and US\$310 in other countries. Highlights of the *Canadian Composite Leading Indicator* (catalogue no. 11F0008XFE) are available by fax – the same day of release – for \$70 annually in Canada and US\$70 in the United States.

To order, write to: Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication. If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard. Via Internet: order@statcan.ca

Recevez-vous directement vos informations sur l'économie canadienne?

Il est probable que vous passez des heures à lire plusieurs journaux et un paquet de revues pour essayer d'avoir une vue complète de la situation économique, et ensuite passer encore plus de temps à séparer le réel de ce qui ne l'est pas. Ne serait-il pas plus pratique (et beaucoup plus efficace) de remonter directement à la source?

Joignez-vous aux milliers de décideurs canadiens gagnants qui lisent *L'Observateur économique canadien* pour leur séance de rapport mensuelle. Rempli de renseignements disponibles nulle part ailleurs, L'OEC permet d'avoir une vue générale rapide et concise de l'économie canadienne. Il est inégal par sa fiabilité et son exhaustivité.

Une seule source

Les consultations que nous avons eues avec nos nombreux lecteurs, des analystes financiers, des planificateurs, des économistes et des chefs d'entreprise, nous ont permis de présenter L'OEC dans son format actuel en deux parties, qui a été bien accueilli. La **section de l'analyse** contient des commentaires qui donnent à réfléchir sur la conjoncture économique, ses problèmes, ses tendances et ses développements. L'**aperçu statistique** contient l'ensemble complet des chiffres réels pour les indicateurs économiques essentiels : les marchés, les prix, le commerce, la démographie, le chômage, et bien d'autres encore.

Plus pratique, plus simple, plus facile à utiliser qu'auparavant, *L'Observateur économique canadien* vous offre plus de 150 pages de renseignements poussés sous une seule couverture.

Pourquoi acheter L'OEC?

En tant qu'abonné à L'OEC, vous êtes directement relié aux analystes économiques de Statistique Canada : des noms et des numéros de téléphone sont cités dans les articles et les rubriques. Vous recevrez également un exemplaire du **Supplément statistique historique** annuel à titre gracieux.

Pourquoi devez-vous donc attendre que d'autres publient les données de Statistique Canada qu'ils ont reprises alors que vous pouvez les obtenir directement à la source? Abonnez-vous à *L'Observateur économique canadien* dès aujourd'hui.

Le prix de l'abonnement annuel à *L'Observateur économique canadien* (n° 10-2300XPB au catalogue) est de 220 \$ (plus la TPS et la TVP en vigueur) au Canada, de 260 \$ US aux États-Unis et de 310 \$ US dans les autres pays. Les faits saillants de l'*Indicateur composite avancé* (n° 11F0008XFF au catalogue) sont offerts par télécopieur – le jour même de leur parution – pour 70 \$ par année au Canada et 70 \$ US aux États-Unis.

Pour commander, écrivez à : Statistique Canada, Division des Opérations et de l'intégration, Direction de la circulation, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou adressez-vous au Centre de consultation de Statistique Canada le plus proche de chez vous et dont la liste figure dans cette publication. Si vous le préférez, vous pouvez envoyer votre commande par télécopieur au 1-613-951-1584, ou téléphoner sans frais au 1-800-267-6677 et utiliser votre carte VISA ou MasterCard. Via l'Internet: order@statcan.ca

✓ **Identify
Emerging Trends**

✓ **Define New
Markets**

✓ **Pinpoint Profit
Opportunities**

✓ **Dégagez les
nouvelles tendances**

✓ **Définissez les
nouveaux marchés**

✓ **Déterminez les
possibilités de profit**

To safeguard your place in tomorrow's marketplace, you have to be able to anticipate trends today. To do that, you're going to need some insight into the purchasing trends in the Canadian marketplace.

With a complete profile of Canadian consumers, plus an in-depth analysis of Canadian industries, the **Market Research Handbook** gives you the most thorough coverage of purchasing trends. This valued bestseller can lead you to new markets by giving you details on:

- ▶ how much money Canadians are earning and what they're spending on cars, rent, home entertainment and household appliances;
 - ▶ the level of sales in retail chain and department stores;
 - ▶ what goods are being traded between Canada, U.S., and other countries;
 - ▶ census data such as: age/sex, schooling, households, unemployment, interprovincial and international migration
- ...and much, much more!

With over 600 pages, the **Handbook** includes more than 200 statistical tables that give you instant access to provincial and national market data. Featured are important economic indicators such as the **Gross Domestic Product, Labour Force Productivity, Private and Public Investment** and the **Consumer Price Index**.

Order your copy of the **Market Research Handbook** (Catalogue #63-2240XPB) today for only \$110 in Canada plus \$7.70 GST and applicable PST, US\$132 in the United States, and US\$154 in other countries.

CALL TOLL-FREE 1-800-267-6677 OR FAX (613)951-1584 and use your VISA or MasterCard. **OR MAIL** your order to: Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Office listed in this publication. Via Internet: order@statcan.ca



12 Pour maintenir votre place sur le marché de demain, vous devez être en mesure de prévoir les tendances aujourd'hui. Pour ce faire, vous devrez comprendre les habitudes d'achat sur le marché canadien.

Renfermant un profil complet des consommateurs canadiens ainsi qu'une analyse approfondie des industries canadiennes, le **Recueil statistique des études de marché** brosse un tableau exhaustif des habitudes d'achat. Ce précieux best-seller peut vous faire découvrir de nouveaux marchés en vous fournissant les détails suivants :

- ▶ les revenus des Canadiens et leurs dépenses pour la voiture, le loyer, les appareils de divertissement et les appareils ménagers;
 - ▶ le niveau des ventes dans les magasins de détail à succursales et les grands magasins;
 - ▶ les biens échangés entre le Canada, les É.-U. et d'autres pays;
 - ▶ les données du recensement telles que l'âge, le sexe, le niveau de scolarité, les ménages, le chômage, la migration interprovinciale et internationale
- ...et bien plus encore!

Le **Recueil**, contenant plus de 600 pages et au delà de 200 tableaux statistiques, vous permettra d'accéder instantanément aux données provinciales et nationales sur le marché. Il traite d'indicateurs économiques importants tels que le **produit intérieur brut**, la **productivité de la population active**, les **investissements privés et publics** et l'**Indice des prix à la consommation**.

Procurez-vous votre exemplaire du **Recueil statistique des études de marché** (n° 63-2240XPB au catalogue) dès aujourd'hui pour seulement 110 \$ au Canada plus 7,70 \$ de TPS et la TVP en vigueur, 132 \$ US aux États-Unis et 154 \$ US dans les autres pays. Commandez votre exemplaire **PAR TÉLÉPHONE EN COMPOSANT SANS FRAIS** le 1-800-267-6677 **OU PAR TÉLÉCOPIEUR** au (613) 951-1584 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard, **OU PAR LA POSTE** à l'adresse suivante : Statistique Canada, Division des Opérations et de l'intégration, Direction de la circulation, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le bureau régional de Statistique Canada le plus près dont la liste figure dans la présente publication. Via l'Internet: order@statcan.ca



Catalogue no. 51-206-XPB

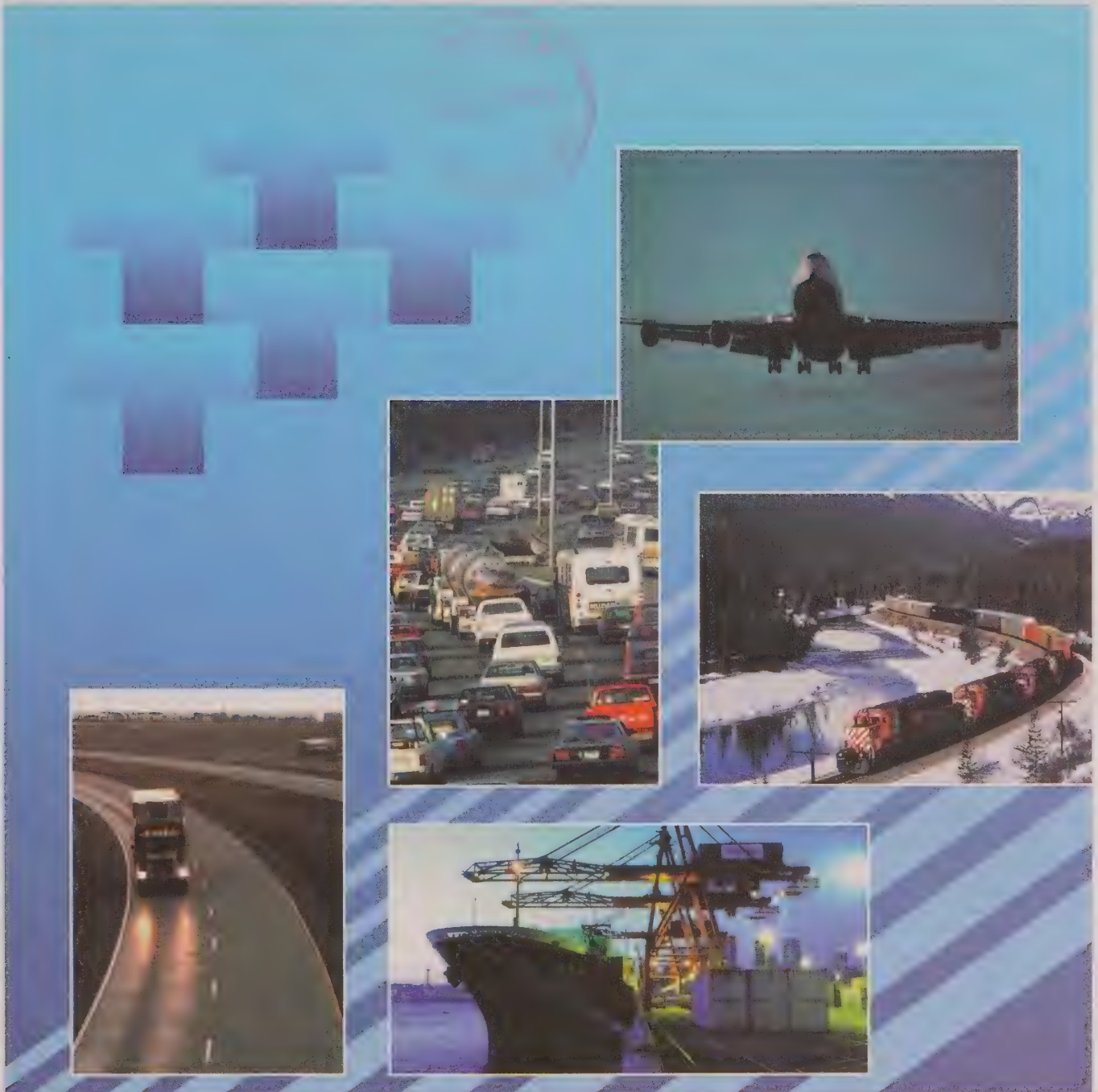
Canadian Civil Aviation

1996

N° 51-206-XPB au catalogue

Aviation civile canadienne

1996



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

Data in many forms

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on the Internet, compact disc, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregate information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to obtain more information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to: Aviation Statistics Centre, Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone (613) 951-0125) or to the Statistics Canada Regional Reference Centre in:

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

You can also visit our World Wide Web site:
<http://www.statcan.ca>

Toll-free access is provided for all users who reside outside the local dialling area of any of the Regional Reference Centres.

National enquiries line	1-800-263-1136
National telecommunications device for the hearing impaired	1-800-363-7629
Order-only line (Canada and United States)	1-800-267-6677

Ordering/Subscription information

All prices exclude sales tax

Catalogue no 51-206-XPB, is published annually in a **paper version** for \$41.00 in Canada. Outside Canada the cost is US\$41.00.

Please send orders to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or by dialling (613) 951-7277 or 1 800 700-1033, by fax (613) 951-1584 or 1 800 889-9734 or by Internet: order@statcan.ca. For change of address, please provide both old and new addresses. Statistics Canada publications may also be purchased from authorized agents, bookstores and local Statistics Canada offices.

Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its clients in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the agency has developed standards of service which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur Internet, disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone: (613) 951-0125) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

Vous pouvez également visiter notre site sur le Web :
<http://www.statcan.ca>

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres de consultation régionaux.

Service national de renseignements	1-800-263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Numéro pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

Renseignements sur les commandes et les abonnements

Les prix n'incluent pas la taxe de vente

Le produit n° 51-206-XPB au catalogue est publié annuellement sur **version papier** au coût de 41 \$ au Canada. À l'extérieur du Canada, le coût est de 41 \$ US.

Faites parvenir votre commande à Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou commandez par téléphone au (613) 951-7277 ou au 1 800 700-1033, par télécopieur au (613) 951-1584 ou au 1 800 889-9734 ou par Internet: order@statcan.ca. Pour tout changement d'adresse, veuillez fournir votre ancienne et votre nouvelle adresse. Vous pouvez aussi vous procurer les publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés, des librairies locales et des bureaux locaux de Statistique Canada.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois et dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian Civil Aviation

1996

Statistique Canada
Division des transports
Le Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1996

Published by authority of the Minister responsible for
Statistics Canada

© Minister of Industry, 1997

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1997

Catalogue No. 51-206-XPB

Frequency: Annual

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre responsable de
Statistique Canada

© Ministre de l'industrie, 1997

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Décembre 1997

N° 51-206-XPB au catalogue

Périodicité : annuelle

ISSN 0826-6026

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing co-operation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued co-operation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

..	figures not available.
...	figures not appropriate or not applicable.
-	nil or zero.
--	amount too small to be expressed.
p	preliminary figures.
r	revised figures.
x	confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of Tricia Trépanier, Director, Transportation Division, Helen McDonald, Assistant Director and Gord Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit. Robert Lund is the Statistician and Diane Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which Lisa Di Piéto is the Unit Head, Bradley Snider is the Statistician and Gabrielle Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

Civil and General Aviation Unit:

Don Kirkpatrick Madeleine Saumier
Douglas Ryan

Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis Sylvie Moreau

Systems Section:

Marc Maisonneuve Greg Toll

The valuable work of Carole Daneau, word processing is gratefully acknowledged.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

..	nombres indisponibles.
...	n'ayant pas lieu de figurer.
-	néant ou zéro.
--	nombres infimes.
p	nombres provisoires.
r	nombres rectifiés.
x	confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division de transports, Statistique Canada, sous la direction générale de Tricia Trépanier, directrice de la Division des transports, Helen McDonald, directrice adjointe et Gord Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale. Robert Lund est le statisticien et Diane Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont Lisa Di Piéto est le chef de section, Bradley Snider est le statisticien et Gabrielle Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la production de cette publication:

Sous-section de l'aviation civile et générale:

Don Kirkpatrick Madeleine Saumier
Douglas Ryan

Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis Sylvie Moreau

Section des systèmes:

Marc Maisonneuve Greg Toll

Nous remercions de sa précieuse collaboration Carole Daneau, pour le traitement de texte.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'American National Standard for Information Sciences - "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 - 1984.



Table of Contents

	Page
Highlights	vii
Introduction	xi
Special Articles	xiii

SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level IA, 1995-1996	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2

PART I COMMERCIAL AVIATION**SECTION 2 OPERATING STATISTICS**

Table 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-III	4
Table 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level IA	5
Table 2.4	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	7

SECTION 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1	Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8
Table 3.2	Income Statement - Canadian Air Carriers, Level IA	9
Table 3.3	Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	11
Table 3.4	Income Statement - Canadian Air Carriers, Operating Helicopters Only, Levels I-IV	12
Table 3.5	Income Statement by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	13
Table 3.6	Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	17
Table 3.7	Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18

Table des matières

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Études spéciales	xiii

SECTION 1 REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1	Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1995-1996	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2

PARTIE I AVIATION COMMERCIALE**SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION**

Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	5
Tableau 2.4	Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	7

SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1	État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
Tableau 3.2	État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	9
Tableau 3.3	État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	11
Tableau 3.4	État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	12
Tableau 3.5	État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	13
Tableau 3.6	Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	17
Tableau 3.7	Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table of Contents

	Page
Table 3.8 Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level IA	19
Table 3.9 Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	20
Table 3.10 Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I and II	21
Table 3.11 Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level IA	22
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA	
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	23
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level IA	24
Table 4.3 Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	25
SECTION 5 AIRCRAFT FLEET	
Table 5.1 Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26
Table 5.2 Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level IA	27
PART II FARE BASIS	
SECTION 6 FARE BASIS DATA	
Table 6.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1993-1996	33
Table 6.2 Average Fares by Sector and by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	33

Table des matières

	Page
Tableau 3.8 Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	19
Tableau 3.9 Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	20
Tableau 3.10 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	21
Tableau 3.11 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	22
SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	23
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	24
Tableau 4.3 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	25
SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS	
Tableau 5.1 Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26
Tableau 5.2 Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	27
PARTIE II BASE TARIFAIRE	
SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1993-1996	33
Tableau 6.2 Tarifs moyens selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	33

Table of Contents**Table des matières**

		Page			Page
Table 6.3	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	34	Tableau 6.3	Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	34
Table 6.4	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	34	Tableau 6.4	Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	34
Table 6.5	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	35	Tableau 6.5	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	35
Table 6.6	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	36	Tableau 6.6	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	36
Table 6.7	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	37	Tableau 6.7	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	37
Table 6.8	Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	38	Tableau 6.8	Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	38
PART III	CIVIL AVIATION		PARTIE III	AVIATION CIVILE	
SECTION 7	AIRCRAFT MOVEMENTS		SECTION 7	MOUVEMENTS D'AERONEFS	
Table 7.1	Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	39	Tableau 7.1	Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	39
Table 7.2	Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	40	Tableau 7.2	Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	40
SECTION 8	AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES		SECTION 8	AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Table 8.1	Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	41	Tableau 8.1	Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	41
Table 8.2	Pilot Licences in Force in Canada	41	Tableau 8.2	Licences de pilote en vigueur au Canada	41

Table of Contents

	Page
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	42
Factors Which May Have Influenced the Data	49
Glossary	50
Published Special Articles	56
Publications Available from the Transportation Division	62

Table des matières

	Page
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	42
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	49
Glossaire	53
Études spéciales publiées	56
Publications disponibles à la Division des transports	62

Highlights

Operating Statistics

- In 1996, Canadian Level I to IV air carriers reported record levels of total enplaned passengers and passenger-kilometres. The industry grew 9% in terms of passenger counts, with nearly 40 million passengers enplaned during the year compared to over 36 million in 1995. As recently as 1994, while the industry was recovering from the slower economy of the early 1990's, there were only 33 million passengers. Prior to 1995, the previous record for enplaned passengers occurred in 1989, when nearly 36 million passengers were enplaned by the Canadian industry. Wardair was still operating at that time.
- For the third consecutive year, growth took place in each of the geographic sectors in 1996. In terms of percentage increases in passengers enplaned, the transborder market grew 12%. The total number of Air Canada transborder flights have increased from 43,000 to 76,000 over the last two years. By this measure, Air Canada's growth in this market has exceeded the total of all other Canadian and U.S. carriers which use large jets. This growth followed the introduction of the Canada - United States Air Services Agreement of February 1995.
- Although growth was reported in the domestic market in 1996, both major carriers experienced a drop in passenger yield on scheduled services. (Yield is defined as passenger revenue per passenger-kilometre flown.) Both major carriers cited the two new low-cost entrants as part of the reason for reduced profitability on domestic operations. Westjet and Kelowna Flightcraft (operating the aircraft which carried the Greyhound passengers) were the new entrants.
- Seasonally adjusted quarterly data for passenger-kilometres flown by Canadian air carriers show steady growth between the third quarter of 1993 and the third quarter of 1996. Except for one quarter, this growth was continuous, starting at 14 billion and ending at over 20 billion per quarter. There was a slight drop in the fourth quarter of 1996. (Raw data contain a trend component, an irregular component and a seasonal component. The seasonally adjusted data series shows the data without the seasonal component.)

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- En 1996, les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à IV ont déclaré des niveaux sans précédents au titre des passagers embarqués et des passagers-kilomètres totaux. L'industrie, avec près de 40 millions de passagers embarqués au cours de l'année, a connu une croissance de 9% en termes de passagers. En 1995, le nombre de passagers embarqués avait atteint plus de 36 millions. Pas plus tard qu'en 1994, alors que l'industrie reprenait son essor après le ralentissement de l'économie du début des années 1990, ce nombre s'élevait à seulement 33 millions. Avant 1995, le record antérieur pour les passagers embarqués fut observé en 1989. Cette année-là, l'industrie canadienne, qui comptait encore Wardair dans ses rangs, avait enregistré près de 36 millions de passagers embarqués.
- Pour la troisième année consécutive, chacun des secteurs géographiques a été porteur de croissance en 1996. Si l'on examine les résultats en pourcentage de l'augmentation des passagers embarqués, on observe une progression de 12% du secteur transfrontalier. Le nombre total de vols transfrontaliers effectués par Air Canada s'est accru de 43 000 à 76 000 au cours des deux dernières années. Par cette mesure, la croissance d'Air Canada dans ce marché a excédé le total de tous les autres transporteurs canadiens et américains qui utilisent de gros avions à réaction. Cette croissance fait suite à l'introduction de l'Accord relatif aux services aériens, conclu en février 1995, entre le Canada et les États-Unis.
- Bien que le marché intérieur ait affiché une expansion en 1996, les deux principaux transporteurs ont enregistré un recul de leur rendement sur les services réguliers. (Le rendement se définit comme étant les recettes-passagers par passager-kilomètre.) Les deux principaux transporteurs ont partiellement évoqué la venue de deux nouveaux transporteurs à coûts faibles pour expliquer la baisse de rentabilité de leurs activités intérieures. Westjet et Kelowna Flightcraft (exploitant de l'aéronef qui a transporté les passagers de Greyhound) étaient les nouveaux venus.
- Les données trimestrielles désaisonnalisées au titre des passagers-kilomètres réalisés par les transporteurs aériens canadiens indiquent une progression soutenue entre le troisième trimestre de 1993 et le troisième trimestre de 1996. À l'exception d'un trimestre, cette croissance a été continue, commençant à 14 milliards et se terminant à plus de 20 milliards par trimestre. Une légère baisse a été observée au cours du quatrième trimestre de 1996. (Les données brutes contiennent un élément tendanciel, un élément irrégulier et un élément saisonnier. Les séries de données désaisonnalisées présentent les données sans leur élément saisonnier.)

Financial Statistics

- Canadian Level I, II and III air carriers reported a basic loss (operating income combined with interest income and interest expenses) of \$64 million in 1996. This is a deterioration of \$54 million from the \$10 million loss in 1995.
- Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a basic loss of \$145 million in 1996, marking the second consecutive year of basic losses amounting to over \$100 million. For the 1990's, these losses have totalled over one billion dollars. To deal with the resulting cash flow problems which were forecast, CAI began instituting a restructuring plan involving salary reductions, fuel tax rebates and reduced overhead costs in late 1996. Although Air Canada has also reported basic losses of almost one billion dollars during the 1990's, it has shown steady improvement in the last three years, culminating in a basic income of \$61 million in 1996.

Fare Basis Data

- In 1996, the average one-way fare paid by passengers on domestic scheduled services operated by Level I carriers and two Level II carriers for all domestic city-pairs was \$177, a sharp drop of 10% from the 1995 level of \$196, and 11% below record domestic fare of \$200 reported in 1994. The average fare paid by international passengers was \$338, down 8% from the 1995 average of \$366, and 12% below the record international fare of \$382 in 1994.
- In 1996, the domestic air fare index for discount fares fell by 8% to 124.8, down from the 1995 level of 135.4, and down 10% from the record level of 138.6 in 1994. The economy fare index rose to a new record level of 193.7, but the all-fare index declined by 1% to 152.4, down from the 1995 record of 154.5. Except for 1992, the economy fare index has risen every year since 1983.
- In 1996, a record 82% of all scheduled passengers flew on discount fares. In domestic markets, a record 80% used discounted fares, besting the previous year's record level of 71%. For international markets, a record 86% of scheduled passengers (six out of every seven) flew on discount fares.

Statistiques financières

- Les transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III ont déclaré une perte directe (calculée en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) de 64 millions de dollars en 1996. Il s'agit d'un recul de 54 millions de dollars par rapport à la perte de 10 millions de dollars enregistrée en 1995.
- Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une perte directe de 145 millions de dollars en 1996, ce qui marque la deuxième année consécutive pour laquelle les pertes directes ont excédé les 100 millions de dollars. Pour les années 1990, ces pertes ont totalisé plus d'un milliard de dollars. Pour essayer de résoudre les problèmes de marge brute d'autofinancement résultants qui étaient prévus, la société LACI a commencé à établir un plan de restructuration à la fin de 1996. Ce plan se traduit par des réductions salariales, des dégrèvements fiscaux sur le carburant et des frais généraux réduits. Bien qu'Air Canada ait également déclaré des pertes directes de près d'un milliard de dollars au cours des années 1990, la société a montré une amélioration soutenue durant les trois dernières années, terminant l'année 1996 avec un revenu direct de 61 millions de dollars.

Données sur la base tarifaire

- En 1996, le tarif moyen simple payé par les passagers pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I et par deux transporteurs de niveau II pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'est établi à 177\$, ce qui représente une forte baisse de 10% par rapport au tarif moyen de 196\$ observé en 1995. Il s'agit également d'un repli de 11% par rapport au tarif intérieur inégalé de 200\$ observé en 1994. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 338\$, soit une baisse de 8% par rapport au tarif moyen de 366\$ observé en 1995, et une baisse de 12% par rapport au tarif international record de 382\$ observé en 1994.
- En 1996, l'indice des tarifs aériens intérieurs pour les tarifs réduits a régressé de 8% pour s'établir à 124,8, une chute par rapport au niveau de 135,4 observé en 1995, et une baisse de 10% par rapport au niveau record de 138,6 observé en 1994. Bien que l'indice des tarifs de la classe économique ait augmenté pour s'établir à 193,7, soit un niveau record, l'indice pour tous les tarifs a diminué de 1% pour s'établir à 152,4, une baisse par rapport au niveau record de 154,5 obtenu en 1995. Depuis 1983, l'indice des tarifs économiques a connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.
- En 1996, 82% de tous les passagers des vols réguliers ont voyagé à tarifs réduits, soit un niveau record. Dans les marchés intérieurs, 80% des passagers ont profité de tarifs réduits, soit un niveau record. Le sommet précédent (71%) avait été enregistré l'année antérieure. Pour les marchés internationaux, un niveau record de 86% des passagers des vols réguliers (six sur sept) ont voyagé à prix réduit.

- The increase in the use of discount fares in 1996 was widespread, with eight provinces posting increased percentages of discount passengers. The largest increases were 13 percentage points in Newfoundland and Alberta.
- In 1996, the highest average yield (21.8 cents revenue per passenger-kilometre) was found in the hub category *medium-small*.
- La hausse dans l'utilisation des tarifs réduits en 1996 était répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant connu des hausses dans les pourcentages des passagers voyageant à tarifs réduits. Les hausses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve et en Alberta, soit 13 points de pourcentage.
- En 1996, le revenu moyen le plus élevé (21,8 cents de recettes par passager-kilomètre) a été observé dans la catégorie de villes-pivots *moyen-petit*.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the Canadian Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogenous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

In 1995, the statistical reporting requirements were modified to lessen the reporting burden on Canadian air carriers. Quarterly reporting of operational and financial data was discontinued for Level III and IV carriers. As a result, the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, was discontinued following the release of fourth quarter data for 1994. The quarterly data for Level I and II carriers were released in the monthly aviation service bulletin, and are summarized in this publication. This publication also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized).

This annual publication presents data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots. The annual publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses, assets held and fleet operated.

This publication, **Canadian Civil Aviation** provides some historical perspective, displaying data for the current year and the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office des transports du Canada, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes:

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

En 1995, les exigences concernant la déclaration des statistiques ont été modifiées pour réduire le fardeau de réponse des transporteurs aériens canadiens. La déclaration des données opérationnelles et financières de base trimestrielle a été terminée pour les transporteurs des niveaux III et IV. Par la suite, la publication trimestrielle, **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, a été discontinuée, les données du quatrième trimestre de 1994 étant les dernières à paraître. Les données trimestrielles déclarées par les transporteurs des niveaux I et II ont été diffusées dans le bulletin mensuel de l'aviation, dont un sommaire apparaît dans cette publication. Cette publication comprend également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif).

Cette publication annuelle présente des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée **Aviation civile canadienne**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente.

Special Articles

1996 Civil Aviation Results

by Robert Lund

1996 was the second consecutive year in which Canadian air carriers reported record levels of passenger operations (enplaned passengers and passenger-kilometres). It was the first year in which industry revenues went over the \$10 billion mark. However, fewer Canadian carriers reported net incomes and for the second year in a row, Canadian carriers reported worse performances in their operating income and basic loss (operating income combined with interest income and expenses).

Text Table 1

Financial Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I - IV, 1987 - 1996

Year	Operating Revenue	Operating Income	Basic Income (Levels I - III)	Net Income
Année	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation	Revenu direct (Niveaux I à III)	Revenu net
	\$'000 000	\$'000 000	\$'000 000	\$'000 000
1987	6 274	363	163	169
1988	7 137	258	8	122
1989	7 851	90	-185	45
1990	8 259	5	-313	-132
1991	7 599	-248	-587	-429
1992	7 556	-230	-606	-861
1993	7 535	-7	-396	-600
1994	8 406	410	75	141
1995	9 326	395	-10	-82
1996	10 038	274	-64	-

Figure 1 shows that Air Canada improved its ratio of basic income to operating revenue, while the world's international carriers (which report to the International Civil Aviation Organization (ICAO)) deteriorated slightly in this regard. Canadian Airlines International Ltd. (CAI) also reported a worse ratio. Air Canada's basic income (\$61 million) more than doubled and it matched the ICAO carriers in earning 1.6 cents of basic income for every dollar of revenue. CAI reported a basic loss of \$145 million in 1996, 5.6 cents for each dollar of revenue.

Figure 2 shows the ratio of basic income to operating revenue for the other three distinct groups of air carriers in Canada. These include the Air Canada Connectors and CAI Partners, (the affiliate networks of the two major carriers), and

Études spéciales

Aviation civile - Résultats de 1996

par Robert Lund

En 1996, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré, pour une deuxième année consécutive, un volume record d'activités de passagers (passagers embarqués et passagers-kilomètres). C'est la première année pour laquelle l'industrie a généré des recettes qui excèdent la marque des 10 milliards de dollars. Cependant, moins de transporteurs canadiens ont déclaré des revenus nets et pour la deuxième année de suite, les transporteurs canadiens ont déclaré une détérioration de leur rendement financier - revenu d'exploitation et perte directe (calculée en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés).

Tableau explicatif 1

Statistiques financières - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I à IV, 1987 - 1996

La figure 1 montre qu'Air Canada a amélioré le ratio de son revenu direct à ses recettes d'exploitation, alors que les transporteurs internationaux du monde (qui relèvent de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)) ont affiché une légère détérioration à cet égard. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont également déclaré une détérioration de leur ratio. Le revenu direct d'Air Canada (61 millions de dollars) a plus que doublé et il égale celui des transporteurs de l'OACI en réalisant 1,6 cents de revenu direct pour chaque dollar de recettes. LACI a déclaré une perte directe de 145 millions de dollars en 1996, soit 5,6 cents pour chaque dollar de recettes.

La figure 2 montre le ratio du revenu direct aux recettes d'exploitation pour les trois autres groupes distincts de transporteurs aériens au Canada. Font notamment partie de ces groupes, les Liaisons d'Air Canada et les partenaires de

the large carriers that compete with Air Canada and CAI on domestic services and international services (the charter group). (The charter group included Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Kelowna Flightcraft, Royal Aviation, Skyservice and Westjet.) Both affiliate groups and the charter group reported deteriorations in their financial performances in 1996. However, the charter group maintained the highest level of basic income per dollar of revenue (2.7 cents) among the five identified components of the Canadian industry (including Air Canada and CAI).

LACI, (les réseaux affiliés aux deux principaux transporteurs), et les grands transporteurs qui livrent concurrence à Air Canada et LACI sur les marchés intérieurs et les marchés internationaux (le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement). (Le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement comprend entre autres Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Kelowna Flightcraft, Royal Aviation, Skyservice et Westjet.) Les deux groupes affiliés et le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement ont déclaré des détériorations de leurs rendements financiers en 1996. Cependant, le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement a maintenu le niveau de revenu direct le plus élevé par dollar de recettes (2,7 cents) parmi les cinq composantes de l'industrie canadienne (incluant Air Canada et LACI).

Figure 1

Basic Income (loss)/Operating Revenue, Air Canada, CAI, and ICAO Air Carriers (preliminary data), 1988 - 1996

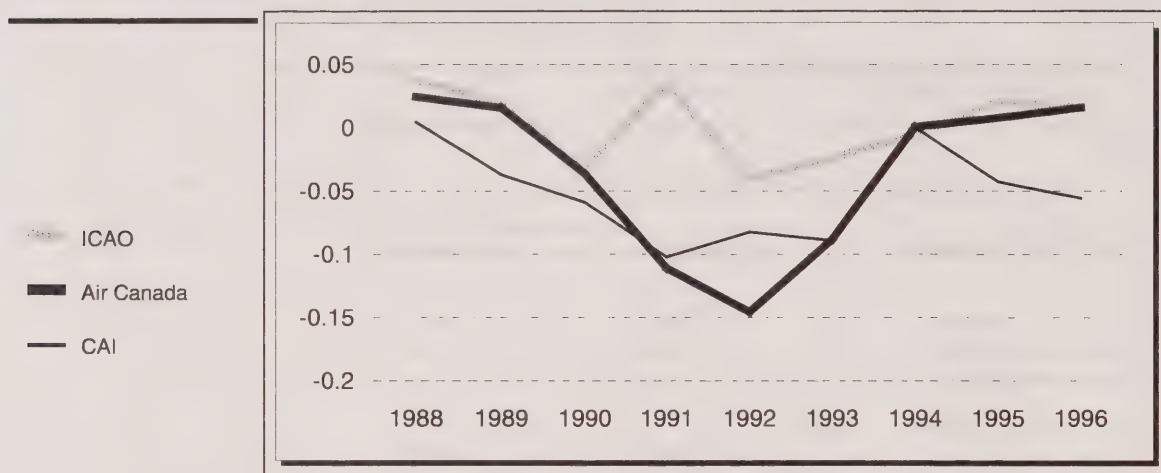


Figure 1

Revenu (perte) direct/Recettes d'exploitation, Air Canada, LACI et des transporteurs aériens de l'OACI (données provisoires), 1988 - 1996

Figure 3 compares the absolute basic income reported by the five groups of air carriers (as well as the rest of the top 100 air carriers in Canada) in 1995 and 1996. Although the Connectors reported a \$17 million drop in income, the Air Canada family (combining Air Canada and the Connectors) totalled a basic income of \$68 million. This is the third consecutive year of positive results for the Air Canada family. The combined results of CAI and its Partners were a basic loss of \$172 million, as both components fared worse in 1996.

La figure 3 établit une comparaison entre le revenu direct absolu déclaré par les cinq groupes de transporteurs aériens (ainsi que celui déclaré par le reste des 100 principaux transporteurs aériens au Canada) en 1995 et celui déclaré en 1996. Bien que les Liaisons aient déclaré une baisse de revenu de 17 millions de dollars, le groupe Air Canada (qui comprend Air Canada et ses Liaisons) a totalisé un revenu direct de 68 millions de dollars. Il s'agit de la troisième année consécutive pour laquelle le groupe Air Canada a généré des résultats positifs. Les résultats combinés de LACI et de ses partenaires représentent une perte directe de 172 millions de dollars, les deux composantes s'étant trouvées dans une mauvaise situation en 1996.

Figure 2

Basic Income (loss)/Operating Revenue of the Affiliates and the Charter Group, 1988 - 1996

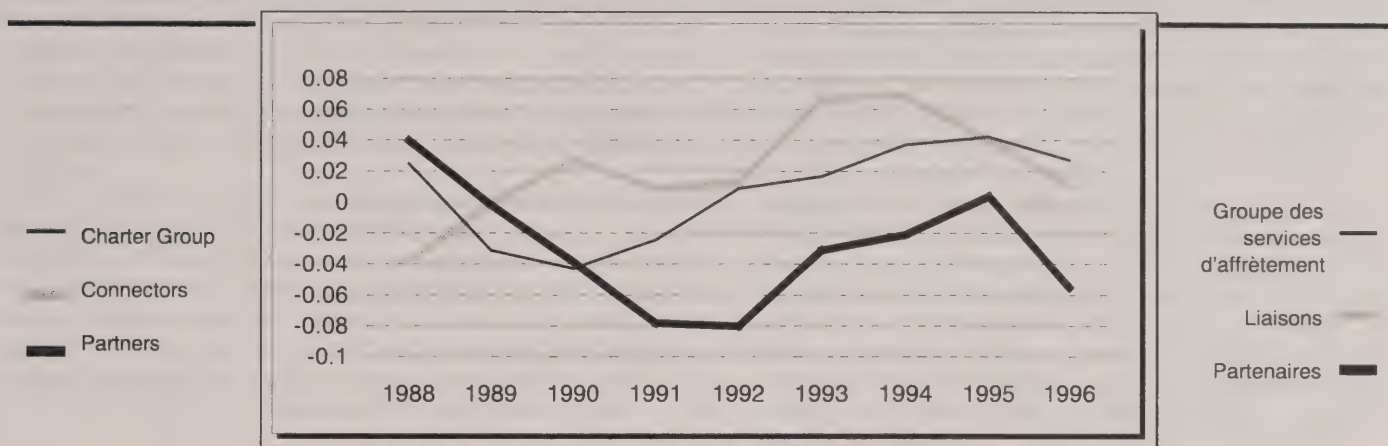


Figure 2

Revenu (perte) direct/Recettes d'exploitation des transporteurs affiliés et le groupe des services d'affrètement, 1988 - 1996

Figure 3

Basic Income (loss) of Canadian Air Carriers, 1995 - 1996

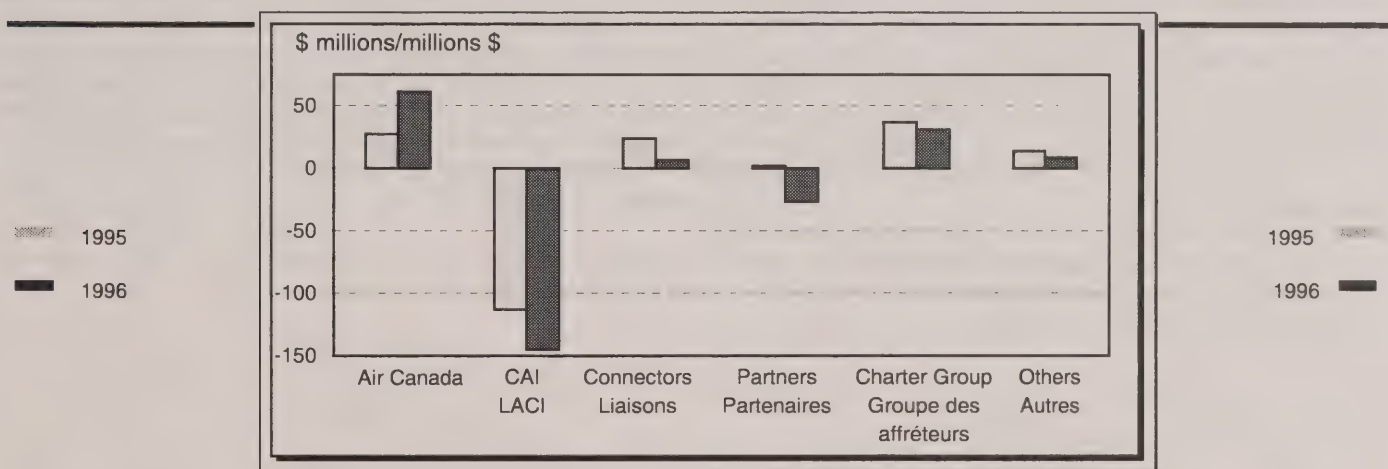


Figure 3

Revenu (perte) direct des transporteurs aériens canadiens, 1995 - 1996

Major Carriers - Financial Performance

In 1996, total passenger revenue jumped dramatically at Air Canada for the third consecutive year. An increase of 12% was reported for 1996, following increases of 14% and 12% in the two previous years. CAI, coming off two years of increases in passenger revenue (5% and 9%), had a decrease of 1% in 1996.

Both major carriers reported a drop in yield (passenger revenue per passenger-kilometre) on scheduled services. Air Canada and CAI noted that the profitability of domestic operations declined as new low-cost entrants came on stream. Another negative factor

Principaux transporteurs - Rendement financier

En 1996, les recettes-passagers totales d'Air Canada ont progressé dramatiquement pour une troisième année consécutive. Après avoir progressé de 14% et de 12% au cours des deux années précédentes, elles se sont accrues de 12% en 1996. Par ailleurs, la société LACI, après avoir enregistré des hausses au titre des recettes-passagers au cours des deux dernières années (5% et 9%), a accusé un repli de 1% en 1996.

Les deux principaux transporteurs ont enregistré un recul de leur rendement (recettes-passagers par passager-kilomètre) sur les services réguliers. Air Canada et LACI ont noté que la rentabilité de leurs activités intérieures a décliné avec la venue de nouveaux transporteurs à bon marché. La hausse des coûts du

cited by both carriers was an increase in fuel prices. Air Canada spent 21% more on fuel in 1996, in order to achieve a 13% gain in tonne-kilometres. CAI spent 10% more on fuel to achieve a 4% gain in production. Both carriers limited the total increase in wages paid to 6% while achieving these production increases. Air Canada, with 2% more employees, reported an average wage increase of 4%. CAI, with a 3% drop in personnel, had an average wage increase of 9%.

The proportion of expenses related to owning or leasing aircraft (possession) were down by 2.2 points for Air Canada and down 0.4 points for CAI in 1996. (These costs included aircraft rental, depreciation and interest expenses.) At Air Canada, aircraft possession costs had risen continuously from 8% in 1988, to 18% in 1995, before dropping in 1996. The proportion of expenses spent on interest by Air Canada dropped from 8% in 1995 to 5% in 1996.

Domestic Competition For the Major Families

Text Table 2 examines market share for domestic passenger-kilometres by carriers which compete with the major scheduled carriers, using jet aircraft of 85 seats or more. Over the years 1988 to 1996, this group has included the scheduled operations of Intair, Nationair, Royal Aviation, Westjet, and Titan as well as the charter operations of Air Transat, Canada 3000, First Air, Kelowna Flightcraft (whose aircraft were used to fly the passengers

Text Table 2

Domestic Operations (passenger-kilometres) of the Competing Air Carrier Groups, 1988 – 1996

Year	Wardair	Non Family Group	Families	Share of Total - Part du total		
				Wardair	Non Family Group	Families
Année	Wardair	Groupe des transporteurs non affiliés	Groupes principaux	Wardair	Groupe des transporteurs non affiliés	Groupes principaux
		'000 000			%	
1988	2 242	23	21 422	9.5	0.1	90.4
1989	2 430	322	21 080	10.2	1.4	88.5
1990	-	1 305	22 416	-	5.5	94.5
1991	-	1 172	19 667	-	5.6	94.4
1992	-	1 543	19 884	-	7.2	92.8
1993	-	2 184	18 256	-	10.7	89.3
1994	-	2 343	19 233	-	10.9	89.1
1995	-	2 538	21 246	-	10.7	89.3
1996	-	3 289	22 838	-	12.6	87.4

carburant est un autre facteur négatif évoqué par les deux transporteurs pour expliquer la baisse de rentabilité. Air Canada a accru ses dépenses de carburant de 21% en 1996, afin d'obtenir un gain de 13% des tonnes-kilomètres. La société LACI a accru ses dépenses de carburant de 10% pour augmenter sa production de 4%. Les deux transporteurs ont limité la hausse totale des salaires payés à 6% tout en augmentant leur production. Air Canada, avec une hausse de 2% du nombre d'employés, a déclaré une augmentation de 4% de la rémunération moyenne. La société LACI, avec une chute de 3% de son personnel, a déclaré une progression de 9% de la rémunération moyenne.

La proportion des dépenses liées à l'achat ou à la location d'aéronefs (possession) était à la baisse de 2,2 points chez Air Canada et à la baisse de 0,4 point chez LACI en 1996. (Ces coûts englobent les frais de location d'aéronefs, l'amortissement et les frais d'intérêts.) Chez Air Canada, les coûts de possession d'aéronefs ont progressé continûment de 8% en 1988 à 18% en 1995. En 1996, ils ont régressé. La proportion des dépenses allouées aux intérêts par Air Canada a chuté de 8% en 1995 à 5% en 1996.

Concurrence des groupes principaux dans le marché intérieur

Le tableau explicatif 2 vise à examiner les parts de marché en ce qui concerne les passagers-kilomètres parcourus sur le marché intérieur par les transporteurs qui font concurrence aux principaux transporteurs à services réguliers, en se servant d'aéronefs à réaction de 85 sièges ou plus. De 1988 à 1996, ce groupe a inclus les activités régulières d'Intair, Nationair, Royal Aviation, Westjet, et Titan ainsi que l'exploitation des vols affrétés par Air Transat, Canada 3000, First Air, Kelowna Flightcraft (ses

Tableau explicatif 2

Activités intérieures (passagers-kilomètres) des groupes de transporteurs aériens en concurrence, 1988 à 1996

on Greyhound flights), Nationair, Royal Aviation, Skyservice, and others. In this table, these carriers are referred to as the non-family group and their domestic passenger-kilometres flown are compared with the scheduled operations of the major carriers and their networks of affiliates.

In 1996, the non-family group increased in size by 30% as two carriers, Kelowna Flightcraft (Greyhound) and Westjet entered the market for domestic scheduled services.

Transborder and International Markets

For the third consecutive year, growth occurred in each of the geographic sectors in 1996. In terms of passengers enplaned, the transborder market grew by 12%, followed by the other international sector, which grew 8%. Both the transborder and other international sectors have experienced growth of nearly 35% in the years since deregulation (1988).

The transborder growth was greatly influenced by the Canada - United States Air Services Agreement of February 1995, which led to the introduction of many new direct flights between transborder city-pairs. Following this agreement, the number of transborder flights by large Canadian carriers increased by 33% in 1995 and 25% in 1996. U.S. carriers flew 20% more movements in 1995 and 7% in 1996. Canadian carriers, which flew only three quarters as often as U.S. carriers in 1994, now offer virtually the same total frequency as U.S. carriers. Air Canada increased its transborder flights from 43,000 to 76,000 over the last two years, while CAI's movements rose from 12,000 to 16,000.

The other international market is more balanced between Air Canada, CAI and the charter group. The share of Canadian movements held by these three groups in 1996 was 36%, 25% and 35%, respectively. The charter group, which grew by 32%, had the largest percentage increase in movements in 1996. Air Club International and Skyservice established their presence this year, while Canada 3000 and Air Transat grew in size. The number of flights between Canada and Europe by both Air Canada and CAI jumped roughly 25%, but Air Canada remained the dominant carrier with over 10,000 movements compared to 4,000 for CAI. In the Asian market, Air Canada has grown from 300 movements in 1994 to 1,500 in 1996. CAI still dominated this market with roughly 3,600 flights in 1996.

aéronefs furent utilisés pour transporter les passagers de Greyhound), Nationair, Royal Aviation, Skyservice et autres. Dans ce tableau, ces transporteurs sont regroupés sous la rubrique «Groupe des transporteurs non affiliés» et les passagers-kilomètres qu'ils ont parcourus sur le marché intérieur sont comparés aux activités régulières réalisées par les principaux transporteurs et leurs réseaux de transporteurs affiliés.

En 1996, le volume d'activités du groupe des transporteurs non affiliés s'est accru de 30%, deux nouveaux transporteurs, Kelowna Flightcraft (Greyhound) et Westjet, ayant pénétré le marché des services réguliers intérieurs.

Marchés transfrontalier et international

Pour la troisième année consécutive, chacun des secteurs géographiques a été porteur de croissance en 1996. Si l'on examine les passagers embarqués, on observe une progression de 12% du secteur transfrontalier et une expansion de 8% du secteur autre international. Les secteurs transfrontalier et autre international ont connu une croissance de près de 35% dans les années qui ont suivi la déréglementation (1988).

L'Accord relatif aux services aériens, conclu en février 1995 entre le Canada et les États-Unis, a fortement influencé l'accroissement des activités transfrontalières. Cet accord a favorisé la mise en service de nombreuses liaisons transfrontalières directes. Suite à cet accord, le nombre de vols transfrontaliers effectués par les principaux transporteurs canadiens a augmenté de 33% en 1995 et de 25% en 1996. Le nombre de mouvements effectués par les transporteurs américains a progressé de 20% en 1995 et de 7% en 1996. Les transporteurs canadiens, qui ont exploité avec une fréquence s'établissant à seulement 75% de celle des transporteurs américains en 1994, offrent maintenant virtuellement la même fréquence totale que les transporteurs américains. Le nombre total de vols transfrontaliers effectués par Air Canada s'est accru de 43 000 à 76 000 au cours des deux dernières années, alors que le nombre de mouvements effectués par LACI a augmenté de 12 000 à 16 000.

Le marché autre international est plus équilibré entre Air Canada, LACI et le groupe offrant des services d'affrètement. La part des mouvements canadiens détenue par ces trois groupes en 1996 s'établissait à 36%, 25% et 35%, respectivement. L'expansion la plus forte en termes de pourcentage a été constatée chez le groupe offrant des services d'affrètement. Le nombre de mouvements a progressé de 32% chez ce groupe. Air Club International et Skyservice ont établi leur présence cette année, alors que Canada 3000 et Air Transat ont accru leur volume d'activités. Le nombre de vols effectués par Air Canada et LACI entre le Canada et l'Europe a augmenté de près de 25%, mais Air Canada est demeuré le principal transporteur avec plus de 10 000 mouvements comparativement à 4 000 pour LACI. Dans le marché de l'Asie, le nombre de mouvements d'Air Canada est passé de 300 en 1994 à 1 500 en 1996. LACI a encore dominé ce marché avec environ 3 600 vols en 1996.

Text Table 3

Tableau explicatif 3

Scheduled Operations of the Major Canadian Families
and Their Component Groups, 1996Activités régulières des principaux groupes canadiens et de
leurs affiliés, 1996

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	13 907	8 578	4 083	4 092
Percentage change - Variation en pourcentage	%	9.8	7.0	3.5	21.3
Market share - Part du marché	%	45.4	28.0	13.3	13.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	30 806	25 285	2 025	1 865
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.1	7.7	9.7	31.8
Market share - Part du marché	%	51.4	42.2	3.4	3.1
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	47 295	35 619	4 087	3 630
Percentage change - Variation en pourcentage	%	11.3	4.2	6.9	20.3
Market share - Part du marché	%	52.2	39.3	4.5	4.0
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000 000	3 372	2 212	592	455
Percentage change - Variation en pourcentage	%	13.4	1.0	6.8	18.7
Market share - Part du marché	%	50.9	33.4	8.9	6.9
Hours Flown - Heures de vol	'000	482	293	245	178
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.1	2.9	6.3	10.4
Market share - Part du marché	%	40.2	24.4	20.5	14.8
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	17 990	12 670	22 485	8 175
Percentage change - Variation en pourcentage	%	8.3	11.3	8.7	11.7
Market share - Part du marché	%	58.7	41.3	73.3	26.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	32 831	27 149	56 090	3 890
Percentage change - Variation en pourcentage	%	14.7	9.1	11.6	19.3
Market share - Part du marché	%	54.7	45.3	93.5	6.5
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	51 382	39 249	82 914	7 717
Percentage change - Variation en pourcentage	%	11.0	5.5	8.1	12.8
Market share - Part du marché	%	56.7	43.3	91.5	8.5
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000 000	3 964	2 667	5 584	1 047
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.3	3.7	8.1	11.7
Market share - Part du marché	%	59.8	40.2	84.2	15.8
Hours Flown - Heures de vol	'000	727	470	774	423
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.0	5.6	10.2	8.0
Market share - Part du marché	%	60.7	39.3	64.7	35.3

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1996

Text Table 3 above presents the operations of the Air Canada and CAI affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data. Finally, market share is given as a proportion of the operations of these carriers only, not the entire industry.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air.

Seasonally Adjusted Discount Air Fares and Air Fare Indexes

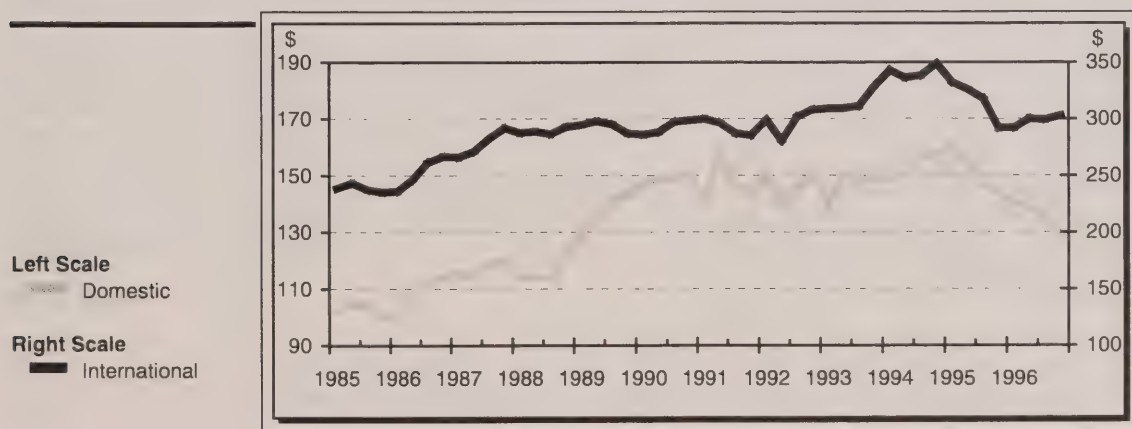
by Bradley Snider

This article continues the seasonally adjusted time series last presented in the publication **Canadian Civil Aviation, 1995**. The series is continued up to the end of the fourth quarter of 1996.

In 1996, seasonally adjusted domestic discount air fares declined sharply, continuing the downward trend which began in the second quarter of 1995. After reaching a record level of \$160.50 in the first quarter of 1995, the domestic discount fare has since decreased by more than 19.5% to finish the year 1996 at \$129.10 (see figure 4). This was the lowest level since the fourth quarter of 1988.

Figure 4

Seasonally Adjusted Discount Air Fares,
1985 - 1996



Les principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - 1996

Le tableau explicatif 3 ci-dessus fait état des activités des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et de LACI. Les données relatives à ces groupes comprennent celles des principaux transporteurs et de leurs sociétés affiliées. Ce tableau contient des révisions apportées aux données trimestrielles diffusées antérieurement. Enfin, la part du marché est indiquée en proportion des activités de ces transporteurs seulement, et non de l'ensemble de l'industrie du transport aérien.

Pour les fins de ce tableau, les Liaisons d'Air Canada étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien se composaient d'Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et de Time Air.

Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits

par Bradley Snider

Cette étude met à jour les séries de données désaisonnalisées présentées, la dernière fois, dans la publication **Aviation civile canadienne, 1995**. Les séries ont été prolongées jusqu'à la fin du quatrième trimestre de 1996.

En 1996, les tarifs aériens réduits intérieurs désaisonnalisés ont révélé des replis importants. Il s'agit d'une prolongation de la tendance à la baisse qui a commencé au deuxième trimestre de 1995. Après avoir atteint un sommet inégalé de 160,50\$ au premier trimestre de 1995, le tarif réduit intérieur a régressé de plus de 19,5% et il s'établissait à 129,10\$ à la fin de l'année 1996 (voir la figure 4). Ceci représente le plus bas niveau depuis le quatrième trimestre de 1988.

Figure 4

Tarifs aériens réduits désaisonnalisés,
1985 - 1996

The seasonally adjusted international discount air fare, which reached the record level of \$348.80 in the fourth quarter of 1994, dropped by 16.3% in 1995 to end the year at \$292.10, the largest ever decline for this series. In 1996, however, international discount fares began to rise slightly, finishing the year at \$302.90, a 3.7% increase from 1995's low point.

The seasonally adjusted discount air fare **indexes** show that the drop in the domestic discount air fares were the result of real price decreases, and not simply the result of changes in travel patterns.

The sharp drop during 1995 and 1996 is mirrored in the air fare index series (see Figure 5). The seasonally adjusted domestic discount fare index reached a peak of 144.3 in the first quarter of 1995. Since that time it has dropped by 16.9% down to a level of 119.9 in the last quarter of 1996, the lowest level since the fourth quarter of 1989. This means that the cost of travel on a domestic discount fare at the end of 1996 was on average only 19.9% higher than for an equivalent trip in 1986.

A similar result can be shown for the international discount fare index. After peaking at 111.4 in the fourth quarter of 1994, the index dropped by 7.1% to finish 1995 at 103.5, the lowest figure since the second quarter of 1993. During 1996, the international index rose by 0.8% to 104.3.

Figure 5

Seasonally Adjusted Discount Air Fare Indexes, 1985 - 1996

Le tarif aérien réduit international désaisonnalisé, lequel a atteint le niveau record de 348,80\$ au quatrième trimestre de 1994, a régressé de 16,3% en 1995, et il s'établissait à 292,10\$ à la fin de l'année. Ceci représente le repli le plus important à jamais avoir été enregistré pour cette série de données. Cependant, en 1996, les tarifs réduits internationaux ont commencé à croître légèrement, et à la fin de l'année, ils s'établissaient à 302,90\$, soit une augmentation de 3,7% par rapport au creux de 1995.

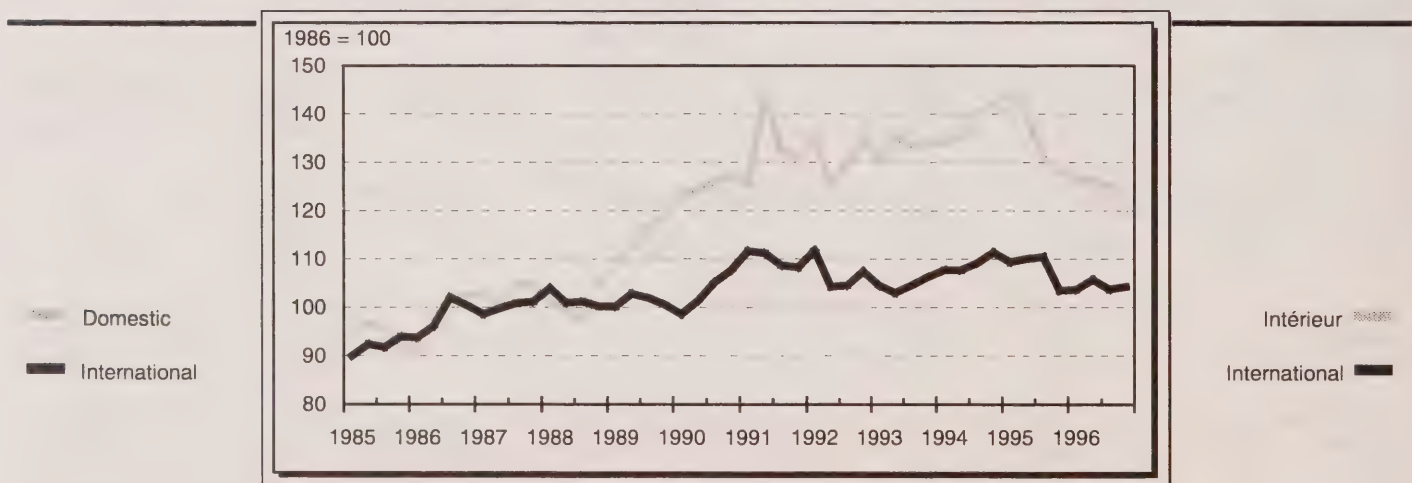
Un examen des **indices** des tarifs aériens réduits désaisonnalisés montre que la chute des tarifs aériens réduits intérieurs est le résultat de baisses de prix en termes réels, et qu'elle n'est pas simplement le résultat des variations dans les tendances normales des voyages.

La forte baisse enregistrée en 1995 et 1996 se reflète dans les séries des indices des tarifs aériens (voir la figure 5). L'indice désaisonnalisé des tarifs réduits intérieurs a atteint un sommet de 144,3 au cours du premier trimestre de 1995. Depuis lors, il a chuté de 16,9% pour s'établir à un niveau de 119,9 au cours du dernier trimestre de 1996. Ceci représente le plus bas niveau depuis le quatrième trimestre de 1989. Cela veut dire qu'à la fin de 1996, le coût d'un voyage intérieur à prix réduit était, en moyenne, seulement 19,9% plus élevé que celui d'un voyage équivalent en 1986.

On peut discerner un résultat semblable dans l'indice des tarifs réduits internationaux. Après avoir atteint un sommet de 111,4 au cours du quatrième trimestre de 1994, l'indice a chuté de 7,1% pour s'établir à 103,5 à la fin de 1995. Ceci représente le plus bas niveau depuis le deuxième trimestre de 1993. Au cours de 1996, l'indice international s'est accru de 0,8% pour s'établir à 104,3.

Figure 5

Indices des tarifs aériens réduits désaisonnalisés, 1985 - 1996



The sharp decline of fares on domestic routes was the result of many factors. Beginning in February in the first quarter, the new carrier Westjet began service in the western provinces, creating additional competition. In July,

La forte baisse des tarifs sur les liaisons intérieures s'explique par plusieurs facteurs. Au cours du premier trimestre, soit en février, Westjet, un nouveau transporteur, a inauguré des services intérieurs concurrentiels dans les provinces de l'Ouest.

Greyhound Air began scheduled trans-Canada flights. Both carriers featured regular low air fares which were quickly matched by the major carriers on competitive routes. In addition to the new scheduled services, the charter air carriers continued to offer a small but growing source of domestic competition to scheduled carriers. In 1996, they increased their domestic passenger traffic (on-board origin and destination) by 36.2% over the preceding year.

The drop in fares has been accompanied by strong growth in the domestic air travel market. The total volume of domestic scheduled passengers (origin and destination) increased by 13.4% in 1996 over the previous year to 12.7 million passengers, the highest number since 1990.

On international routes, fares seem to have reached a plateau after a year of decline, despite the Open Skies Agreement with the USA, which opened up many more competitive transborder services.

In 1995, many new transborder services were introduced, with accompanying promotional seat sales. Passenger origin and destination statistics show that in the first three quarters of 1996 the number of transborder passengers increased by 25.9%, to 9.5 million passengers, which was a record level of demand for transborder services. This may have reduced the need for major carriers to engage in further rounds of price cuts.

There were other competitive factors at work as well. From June to September, the major carriers offered deep advance booking discounts to passengers travelling in the Eastern Triangle. These were later extended to the Western Triangle as well. Other seat sales on all routes were offered in October and December by Canadian Airlines International during its restructuring. Air Canada followed by announcing matching fares on many of these routes. Certain restrictions on the departure date and length of stay were imposed on these discount fares.

As each reference year is completed, the seasonally adjusted series and the trend-cycle are revised for that year and for the two preceding years. This is a normal revision process for a seasonal adjustment programme. In this case, the adjusted data have been revised back to the first quarter of 1994. The adjusted data prior to 1994 and all of the original unadjusted data remain unchanged.

En juillet, Greyhound Air a commencé des vols réguliers trans-canadiens. Ces transporteurs ont mis en vedette des tarifs réduits réguliers, qui ont été égalés rapidement par les principaux transporteurs sur les liaisons concurrentielles. En plus des nouveaux services réguliers, les transporteurs aériens nolisés ont continué à offrir une concurrence intérieure minimale mais croissante. En 1996, les passagers sur les vols nolisés intérieurs (sur la base de l'origine et de la destination) ont augmenté de 36,2% par rapport à l'année précédente.

Cette régression des tarifs a été accompagnée par une forte croissance du trafic aérien intérieur. Le volume total de passagers des vols réguliers intérieurs (sur la base de l'origine et de la destination) a progressé de 13,4% en 1996 par rapport à l'année précédente pour atteindre 12,7 millions de passagers, le niveau le plus élevé depuis 1990.

Sur les liaisons internationales, après une année de diminution, il semble que les tarifs aient atteint un plateau, et ce, malgré l'accord «Ciel ouvert» avec les États-Unis qui a favorisé l'accroissement des services transfrontaliers concurrentiels.

En 1995, plusieurs nouveaux services transfrontaliers ont été introduits. Cette expansion de services était accompagnée par des ventes de sièges promotionnelles. Les statistiques sur l'origine et la destination des passagers montrent que le nombre de passagers transfrontaliers a progressé de 25,9% au cours des trois premiers trimestres de 1996, pour atteindre 9,5 millions. Il s'agit d'un niveau record de la demande pour les services transfrontaliers. Ceci peut avoir réduit le besoin des principaux transporteurs d'offrir des tarifs promotionnels.

D'autres facteurs concurrentiels ont également influé sur les tarifs. De juin à septembre, les principaux transporteurs ont offert des tarifs à réservation anticipée aux passagers voyageant dans le triangle de l'Est. Par la suite, ces tarifs ont été étendus aux passagers voyageant dans le triangle de l'Ouest. En octobre et décembre, lors de sa restructuration, la société des Lignes aériennes Canadien International a offert d'autres ventes de sièges sur toutes ses liaisons. Air Canada a suivi en harmonisant ses tarifs sur plusieurs de ces liaisons. Certaines restrictions sur la date de départ et sur la durée du séjour étaient cependant imposées sur ces tarifs réduits.

À la fin de chaque année de référence, les données désaisonnalisées et la tendance-cycle sont révisées pour l'année et pour les deux années précédentes. Il s'agit d'un processus normal de révisions pour un programme d'ajustement saisonnier. Dans cette étude, les données désaisonnalisées ont été révisées jusqu'au premier trimestre de 1994. Les données désaisonnalisées antérieures à 1994, ainsi que toutes les données originales (non désaisonnalisées) sont demeurées inchangées.

Text Table 4

Tableau explicatif 4

Average Domestic Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1986-1996

Tarifs aériens réduits intérieurs moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1986-1996

Year	Quarter	Average Domestic Discount Fare	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare	Trend-cycle	Domestic Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare Index	Trend-cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit intérieur moyen	Tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle	Indice du tarif aérien réduit intérieur	Indice du tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle
		\$	\$	\$	1986=100	1986=100	1986=100
1986	I	92.30	98.90	101.40	87.7	91.3	92.0
	II	106.60	106.90	106.70	96.0	97.3	97.1
	III	125.10	112.60	112.00	109.5	102.5	101.8
	IV	109.60	114.00	114.50	101.4	102.6	103.1
1987	I	107.80	115.50	114.80	98.8	103.0	102.4
	II	113.60	114.10	116.00	99.5	101.0	102.6
	III	131.00	119.00	118.60	110.7	104.5	104.2
	IV	116.40	119.60	118.70	104.7	105.1	104.4
1988	I	106.50	113.90	115.50	97.2	101.1	101.7
	II	113.40	113.70	112.90	98.4	99.7	99.3
	III	123.30	113.60	114.80	102.1	97.5	100.3
	IV	119.70	121.90	121.30	105.2	104.9	104.2
1989	I	121.90	129.70	129.50	105.2	108.8	108.8
	II	135.20	135.60	136.00	111.3	112.5	112.6
	III	151.90	141.30	140.60	120.5	116.3	116.2
	IV	141.10	143.10	143.80	119.9	119.3	119.5
1990	I	138.60	146.70	146.40	119.2	122.6	122.4
	II	148.40	148.80	148.60	123.3	124.5	124.5
	III	159.20	149.30	149.80	129.3	125.8	125.7
	IV	149.20	150.80	150.10	128.2	127.3	127.5
1991	I	132.30	139.50	149.30	122.6	126.0	131.3
	II	157.80	157.90	147.70	142.6	142.9	133.6
	III	155.70	146.80	146.20	135.5	132.9	133.1
	IV	142.60	144.00	144.90	132.2	130.9	130.8
1992	I	142.80	150.60	143.90	132.4	135.8	128.1
	II	139.60	139.30	144.10	124.5	125.1	126.7
	III	154.10	145.70	146.30	132.1	129.8	129.8
	IV	149.10	150.30	149.30	136.9	135.1	134.1
1993	I	133.20	139.90	150.20	127.3	130.2	135.1
	II	151.50	150.10	149.30	136.5	135.8	134.8
	III	155.40	147.70	148.70	134.5	132.9	134.0
	IV	146.70	149.40	148.50	134.5	134.3	133.5
1994	I	142.30	149.00	149.20	131.2	134.2	134.2
	II	152.80	150.80	151.70	136.3	135.2	135.9
	III	165.20	156.90	155.50	142.5	140.0	139.3
	IV	153.10	157.30	158.70	140.9	141.9	142.7
1995	I	153.90	160.50	158.90	141.2	144.3	143.4
	II	157.50	154.70	154.40	141.1	139.3	139.1
	III	154.10	146.30	147.60	134.4	131.7	132.4
	IV	139.30	144.10	143.30	126.5	128.4	128.0
1996	I	135.00	140.50	141.00	123.4	126.2	126.6
	II	141.70	138.80	138.50	128.7	126.6	126.4
	III	142.50	135.10		128.2	125.1	
	IV	124.10	129.10		117.4	119.9	

Text Table 5

Average International Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1986-1996

Tableau explicatif 5

Tarifs aériens réduits internationaux moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1986-1996

Year	Quarter	Average International Discount Fare	Seasonally Adjusted International Discount Fare	Trend-cycle	International Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted International Discount Fare Index	Trend-cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit international moyen	Tarif réduit international désaisonnalisé	Tendance-cycle	Indice du tarif aérien réduit international	Indice du tarif réduit international désaisonnalisé	Tendance-cycle
		\$	\$	\$	1986=100	1986=100	1986=100
1986	I	207.70	235.60	236.50	90.8	93.7	94.1
	II	247.90	245.90	246.70	95.0	96.1	96.3
	III	311.60	261.80	260.60	110.5	102.2	99.5
	IV	246.90	267.70	266.50	96.7	100.5	100.1
1987	I	233.30	265.00	266.40	95.2	98.4	99.1
	II	272.70	270.90	271.40	98.6	99.8	99.6
	III	336.50	283.10	283.10	109.4	101.0	100.7
	IV	270.80	292.90	291.00	97.4	101.3	102.1
1988	I	252.90	286.60	291.30	100.4	103.8	102.6
	II	290.60	288.90	288.20	99.8	101.0	101.9
	III	340.00	286.90	288.50	109.6	101.3	100.8
	IV	270.80	293.00	291.50	96.5	100.4	100.6
1989	I	261.30	294.30	295.60	97.0	99.9	101.2
	II	299.90	298.30	297.50	101.7	103.0	102.5
	III	348.40	295.30	294.30	110.2	102.2	102.4
	IV	264.50	286.60	288.00	96.8	100.7	100.3
1990	I	256.40	286.20	285.70	95.8	98.2	99.2
	II	290.20	289.10	290.10	100.2	101.5	101.4
	III	348.90	297.10	295.40	113.1	105.5	105.1
	IV	274.40	297.50	298.90	103.9	107.9	108.3
1991	I	271.70	300.40	299.90	108.9	111.6	111.1
	II	298.10	296.50	295.60	109.7	111.5	111.2
	III	334.30	287.00	288.20	116.6	108.9	109.3
	IV	263.10	285.00	284.90	104.8	108.2	108.3
1992	I	274.30	299.30	287.80	109.2	111.8	107.8
	II	281.30	280.60	293.30	102.6	104.3	106.4
	III	348.20	301.90	301.50	111.7	104.6	105.1
	IV	285.00	307.90	306.80	104.5	107.5	104.7
1993	I	283.80	309.20	309.30	101.9	104.6	104.4
	II	310.20	309.30	308.60	101.2	103.1	103.6
	III	358.80	311.40	313.70	112.2	104.6	104.5
	IV	304.00	328.30	327.90	103.5	106.3	106.2
1994	I	314.00	343.00	338.60	104.4	107.8	107.4
	II	337.20	336.20	338.60	106.1	107.8	108.1
	III	390.40	338.30	340.20	116.9	109.2	109.5
	IV	324.20	348.80	342.10	109.0	111.4	110.5
1995	I	302.10	332.30	335.40	105.5	109.4	110.3
	II	328.50	326.10	325.90	108.6	110.1	109.8
	III	368.60	317.90	312.90	118.5	110.5	108.5
	IV	269.90	292.10	296.80	101.3	103.5	105.5
1996	I	264.40	292.30	292.70	99.6	103.7	104.2
	II	303.80	300.20	297.90	104.5	105.8	104.4
	III	348.00	299.40		111.5	103.8	
	IV	279.00	302.90		102.0	104.3	

FOR FURTHER READING**LECTURES SUGGÉRÉES****Selected Publications
from Statistics Canada****Choisies parmi les publications
de Statistique Canada**

Title	Titre	Catalogue
Surface and Marine Transport - Service Bulletin , Bilingual, Eight issues/year.	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service , Bilingue, Huit numéros/année.	50-002-XPB
Aviation Statistics Centre - Service Bulletin , Monthly, Bilingual	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service , Mensuel, Bilingue	51-004-XPB
Air Carrier Traffic at Canadian Airports , Annual, Bilingual	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens , Annuel, Bilingue	51-203-XPB
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report , Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur , Annuel, Bilingue	51-204-XPB
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States , Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis , Annuel, Bilingue	51-205-XPB
Canadian Civil Aviation , Annual, Bilingual	Aviation civile canadienne , Annuel, Bilingue	51-206-XPB
Air Charter Statistics , Annual, Bilingual	Statistique des affrètements aériens , Annuel, Bilingue	51-207-XPB
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation , Occasional, issued in 1993.	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile , Hors Série, publié en 1993.	51-501-XPB E/F
Railway Carloadings , Monthly, Bilingual	Chargements ferroviaires , Mensuel, Bilingue	52-001-XPB
Rail in Canada , Annual, Bilingual	Le transport ferroviaire au Canada , Annuel, Bilingue	52-216-XPB
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , Annual, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , Annuel, Bilingue	53-215-XPB
Road Motor Vehicles: Fuel Sales , Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Ventes de carburants , Annuel, Bilingue	53-218-XPB
Road Motor Vehicles: Registrations , Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Immatriculations , Annuel, Bilingue	53-219-XPB
Trucking in Canada , Annual, Bilingual	Le camionnage au Canada , Annuel, Bilingue	53-222-XPB
Shipping in Canada , Annual, Bilingual	Le transport maritime au Canada , Annuel, Bilingue	54-205-XPB

To order a publication please telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Section 1
THE YEAR IN REVIEW
Table 1.1
Ratios - Canadian Air Carriers, Level IA, 1996
Section 1
REVUE DE L'ANNÉE
Tableau 1.1
Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1996

		Total				
		1995	1996	Change		
					Variation	
					%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.103	0.100	-2.9		
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.321	0.291	-9.3		
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.840	0.818	-2.6		
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	182 600	193 476	6.0		
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	103.15	101.73	...		
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	122.47	122.18	...		
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	2.93	3.34	...		
		Air Canada		Canadian		
		1995	1996	Change	1995	1996
				Variation	Variation	
				%	%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.111	0.109	-1.8	0.093	0.087
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.305	0.293	-3.9	0.343	0.289
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.887	0.878	-1.0	0.786	0.742
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	177 171	193 483	9.2	190 217	193 465
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	106.90	105.42	...	98.63	96.76
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	121.51	123.80	...	124.96	117.74
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	6.37	6.60	...	-5.74	-6.12

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
1996

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1996

		1995	1996	Change Variation %
Population of Canada - Population du Canada	'000	29 615	29 963	1.2
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	14 928	15 145	1.5
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	508 247	513 300	1.0
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	17 161.6	17 130.8	-0.2
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	..³	91.4	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	558.2	609.0	10.4
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	..³	524.1	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 429.1	1 431.8	0.2
Average cost of air fares (Level 1 carriers) ⁴ - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	195.9	177.0	-9.6
- International travel - Voyages internationaux	\$	366.1	338.0	-7.7
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		133.5	135.6	1.6
- Transportation - Transports		138.1	143.5	3.9
- Public transportation - Transport public		151.8	163.5	7.7
Travel price index - Indice des prix des voyages	1986 = 100	137.7	141.5	2.8
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		154.5	152.4	-1.4
- International travel - Voyages internationaux		118.3	116.6	-1.4
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries		120.0	122.0	1.6
- Transport industry - Industrie du transport		110.0	111.2	1.1
- Air transportation - Transport aérien		71.9	77.9	8.4
Air transportation as a percentage of the transport industry's real domestic product - Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	10.8	11.7	8.0

(s.a.) - seasonally adjusted - (dés.) - désaisonnalisé

¹ Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

² Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

³ This figure is not available for the year 1995. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1995.

⁴ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Source: Canadian Economic Observer. - L'observateur économique canadien.

Part I
COMMERCIAL AVIATION
Section 2
OPERATING STATISTICS
Table 2.1
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
1996
Partie I
AVIATION COMMERCIALE
Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION
Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens, 1996

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1995	1996	Change Variation	1995	1996	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All Services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	99	99	-	218	211	-3.2
Passengers - Passagers	35 999	38 855	7.9	36 359	39 477	8.6
Goods carried - Marchandises transportées	690 875	723 286	4.7	717 254	759 648	5.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	73 492 415	80 071 826	9.0	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	7 349 242	8 007 183	9.0	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 034 471	2 168 148	6.6	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	9 383 713	10 175 331	8.4	...	...	...
Hours flown - Heures de vol	1 739	1 831	5.3	2 280	2 416	6.0
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	29 579	33 549	13.4	29 617	33 569	13.3
Goods carried - Marchandises transportées	517 754	535 286	3.4	518 029	535 980	3.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	54 723 375	63 373 785	15.8	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	5 472 338	6 337 379	15.8	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 850 697	1 972 293	6.6	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	7 323 034	8 309 671	13.5	...	...	...
Hours flown - Heures de vol	1 306	1 432	9.6	1 318	1 445	9.7
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	6 420	5 306	-17.3	6 743	5 908	-12.4
Goods carried - Marchandises transportées	173 121	188 000	8.6	199 225	223 668	12.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	18 769 040	16 698 040	-11.0	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 876 904	1 669 804	-11.0	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	183 775	195 856	6.6	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 060 679	1 865 660	-9.5	...	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	432	398	-7.9	570	555	-2.7
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	--	1	184.5	392	416	6.1
Hours flown: total - Heures de vol: total	433	399	-7.7	963	971	0.9

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2
Operating Statistics, by Sector - Canadian Air
Carriers, Levels I-III, 1996

Tableau 2.2
Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-III, 1996

		Domestic		Transborder		Other international	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		24 012	6.7	7 420	12.1	7 423	8.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg	447 313	5.1	80 389	-1.6	195 584	6.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		26 378 042	6.8	12 938 759	7.8	40 755 025	10.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		2 637 804	6.8	1 293 876	7.8	4 075 503	10.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		603 771	0.5	210 454	7.8	1 353 923	9.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		3 241 575	5.6	1 504 330	7.8	5 429 426	10.4
Hours flown - Heures de vol		1 262	3.0	287	12.3	283	9.6
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		22 205	8.0	6 996	36.3	4 348	11.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg	288 884	0.6	53 618	7.9	192 783	6.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		23 820 033	8.0	11 954 457	42.4	27 599 295	13.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		2 382 003	8.0	1 195 446	42.4	2 759 929	13.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		463 442	-0.8	165 119	8.1	1 343 731	9.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		2 845 446	6.5	1 360 564	37.1	4 103 661	12.2
Hours flown - Heures de vol		964	4.5	273	30.4	195	12.0
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		1 807	-7.4	425	-71.5	3 074	3.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	158 428	14.6	26 771	-16.4	2 801	-2.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		2 558 008	-2.9	984 301	-72.7	13 155 731	5.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		255 801	-2.9	98 430	-72.7	1 315 573	5.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		140 328	5.2	45 336	6.7	10 192	29.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		396 129	-0.2	143 766	-64.3	1 325 765	5.1
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		296	-1.9	14	-70.3	88	4.8
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		1	184.5	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total		297	-1.6	14	-70.3	88	4.8

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1996

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 1996

		Total		Change
		1995	1996	Variation
		'000	'000	%
All Services - Tous les services				
Passengers - Passagers		21 550	22 783	5.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	397 618	407 515	2.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		52 251 722	56 853 511	8.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		5 225 172	5 685 351	8.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		1 759 962	1 883 916	7.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		6 985 134	7 569 267	8.4
Hours flown - Heures de vol		732	786	7.4
Scheduled services - Services réguliers				
Passengers - Passagers		20 685	22 485	8.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	396 026	407 291	2.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		50 246 243	56 090 477	11.6
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		76 680 005	82 914 116	8.1
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	65.5	67.6	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		5 024 624	5 609 048	11.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		1 754 929	1 883 292	7.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		6 779 554	7 492 340	10.5
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		11 617 352	12 452 092	7.2
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	58.3	60.1	...
Hours flown - Heures de vol		703	774	10.2
Charter services - Services d'affrètement				
Passengers - Passagers		865	298	-65.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	1 592	224	-85.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		2 005 478	763 034	-62.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		200 548	76 303	-62.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		5 032	624	-87.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		205 580	76 927	-62.6
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		29	12	-60.2
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total		29	12	-60.2

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1996 - Concluded

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 1996 - fin

		Air Canada			Canadian		
		1995	1996	Change	1995	1996	Change
				Variation			Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All Services - Tous les services							
Passengers – Passagers		12 903	13 931	8.0	8 647	8 853	2.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	233 976	254 849	8.9	163 642	152 666	-6.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		27 403 059	30 870 288	12.7	24 848 663	25 983 223	4.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		2 740 306	3 087 029	12.7	2 484 866	2 598 322	4.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		1 017 267	1 143 139	12.4	742 695	740 777	-0.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		3 757 573	4 230 168	12.6	3 227 561	3 339 100	3.5
Hours flown – Heures de vol		426	483	13.3	306	303	-0.9
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		12 672	13 907	9.8	8 013	8 578	7.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	232 843	254 838	9.4	163 183	152 454	-6.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		26 766 397	30 805 915	15.1	23 479 846	25 284 563	7.7
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		42 484 955	47 295 046	11.3	34 195 050	35 619 070	4.2
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	63.0	65.1	...	68.6	70.9	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		2 676 640	3 080 591	15.1	2 347 985	2 528 456	7.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		1 013 120	1 143 110	12.8	741 809	740 182	-0.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		3 689 760	4 223 701	14.5	3 089 793	3 268 639	5.8
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		6 446 049	7 048 140	9.3	5 171 303	5 403 952	4.5
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	57.2	59.9	...	59.7	60.4	...
Hours flown – Heures de vol		418	482	15.1	284	293	2.9
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		232	24	-89.8	634	275	-56.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 133	11	-99.0	459	213	-53.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		636 661	64 374	-89.9	1 368 817	698 660	-49.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		63 666	6 437	-89.9	136 882	69 866	-49.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		4 146	29	-99.3	886	595	-32.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		67 812	6 467	-90.5	137 768	70 461	-48.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol : à voilure fixe		8	1	-86.7	22	11	-50.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol : hélicoptères		-	-	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total		8	1	-86.7	22	11	-50.9

Table 2.4
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Levels IB-IV, 1996

Tableau 2.4
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens des niveaux IB-IV, 1996

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien						
	IB-II		III		IV	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	25	4.2	72	-1.4	112	-5.9
Passengers - Passagers	14 293	12.1	1 778	4.8	622	72.7
Goods carried - Marchandises transportées kg	260 575	13.8	55 196	-14.2	36 362	37.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	22 250 455	19.6	967 859	-63.2	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 225 045	19.6	96 786	-63.2	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	262 710	20.6	21 522	-62.0	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 487 756	19.7	118 308	-63.0	...	...
Hours flown - Heures de vol	732	9.7	314	-7.7	585	8.1
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	10 121	20.7	943	86.4	20	-47.0
Goods carried - Marchandises transportées kg	113 486	8.9	14 509	-17.2	694	152.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	6 906 361	60.5	376 947	115.9	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	690 636	60.5	37 695	115.9	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	82 839	9.3	6 161	-69.1	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	773 475	52.8	43 856	17.2	...	...
Hours flown - Heures de vol	560	11.3	98	-2.6	13	16.6
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	4 172	-4.4	835	-29.9	602	86.5
Goods carried - Marchandises transportées kg	147 089	18.0	40 687	-13.1	35 668	36.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	15 344 094	7.2	590 913	-75.9	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 534 409	7.2	59 091	-75.9	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	179 871	26.6	15 360	-58.1	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 714 281	9.0	74 452	-73.6	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	171	4.4	216	-9.9	157	13.5
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	1	...	1	27.4	415	5.9
Hours flown: total - Heures de vol: total	17	4.8	216	-9.8	572	7.9

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Section 3
FINANCIAL DATA
Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1996
Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES
Tableau 3.1
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1996

	1995	1996	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	7 030 934	7 693 554	9.4
- Passengers - Passagers	6 347 341	6 996 286	10.2
- Goods - Marchandises	683 593	697 268	2.0
Charter services - Services d'affrètement	1 855 565	1 906 124	2.7
- Passengers - Passagers	1 552 639	1 643 987	5.9
- Goods - Marchandises	302 926	262 137	-13.5
Other flying services - Autres services aériens	71 763	68 424	-4.7
Subsidies - Subventions d'exploitation	2 007	538	-73.2
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	366 038	369 464	0.9
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	9 326 308	10 038 104	7.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	243 399	198 386	-18.5
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	3 237 464	3 716 188	14.8
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	1 164 408	1 209 835	3.9
General services and administration - Services généraux et administration	3 913 395	4 248 822	8.6
Depreciation - Dépréciation	372 831	390 635	4.8
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	8 931 497	9 763 866	9.3
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	394 811	274 238	-30.5
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	69 124	139 150	101.3
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	92 160	63 215	-31.4
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	432 683	333 838	-22.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(122 240)	(83 790)	-31.5
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(414 372)	(242 305)	-41.5
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(19 561)	31 932	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	62 685	31 924	-49.1
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(82 245)	8	...

¹ Excludes Level IV carriers - Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level I-IV carriers. - Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1996

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1996

	Total		Change Variation
	1995	1996	
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	5 727 809	6 132 592	7.1
- Passengers - Passagers	5 164 537	5 584 016	8.1
- Goods - Marchandises	563 272	548 576	-2.6
Charter services - Services d'affrètement	138 857	57 693	-58.5
- Passengers - Passagers	134 533	57 687	-57.1
- Goods - Marchandises	4 324	8	-99.9
Other flying services - Autres services aériens	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	250 579	269 781	7.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	6 117 245	6 460 066	5.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	173 680	145 273	-16.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 924 765	2 166 534	12.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	585 860	532 241	-9.2
General services and administration - Services généraux et administration	3 000 229	3 246 393	8.2
Depreciation - Dépréciation	246 035	259 698	5.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	5 930 570	6 350 138	7.1
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	186 675	109 927	-41.1
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	63 091	131 435	108.3
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	82 946	56 705	-31.6
Interest expenses - Intérêts versés	355 330	250 768	-29.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(115 748)	(63 013)	-45.6
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(325 040)	(125 641)	-61.3
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(138 365)	(15 713)	-88.6
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	6 043	5 261	-12.9
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(144 409)	(20 974)	-85.5

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1996 - Concluded

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1996 - fin

	Air Canada			Canadian		
	1995	1996	Change	1995	1996	Change
	\$'000	\$'000	Variation %	\$'000	\$'000	Variation %
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	3 283 709	3 706 618	12.9	2 444 100	2 425 974	-0.7
- Passengers - Passagers	2 974 865	3 372 109	13.4	2 189 672	2 211 907	1.0
- Goods - Marchandises	308 844	334 509	8.3	254 428	214 067	-15.9
Charter services - Services d'affrètement	47 612	5 663	-88.1	91 245	52 030	-43.0
- Passengers - Passagers	43 288	5 657	-86.9	91 245	52 030	-43.0
- Goods - Marchandises	4 324	6	-99.9	-	-	-
Other flying services - Autres services aériens	-	-	-	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	133 920	130 832	-2.3	116 659	138 949	19.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	3 465 241	3 843 113	10.9	2 652 003	2 616 953	-1.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	129 601	105 050	-18.9	44 079	40 223	-8.7
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 060 257	1 232 762	16.3	864 508	933 771	8.0
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	384 866	351 350	-8.7	200 995	180 890	-10.0
General services and administration - Services généraux et administration	1 547 057	1 798 955	16.3	1 453 172	1 447 438	-0.4
Depreciation - Dépréciation	119 920	157 367	31.2	126 115	102 330	-18.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	3 241 701	3 645 485	12.5	2 688 869	2 704 654	0.6
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	223 540	197 628	-11.6	(36 866)	(87 701)	137.9
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	75 565	132 994	76.0	(12 474)	(1 559)	-87.5
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	79 539	52 578	-33.9	3 407	4 127	21.1
Interest expenses - Intérêts versés	275 621	188 972	-31.4	79 708	61 796	-22.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(45 452)	(41 303)	-9.1	(70 295)	(21 711)	-69.1
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(165 970)	(44 703)	-73.1	(159 070)	(80 938)	-49.1
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	57 571	152 926	165.6	(195 936)	(168 639)	-13.9
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 050	3 965	-21.5	993	1 296	30.5
Net income (loss) - Revenu (perte) net	52 520	148 961	183.6	(196 929)	(169 935)	-13.7

Table 3.3
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels IB-IV, 1996

Tableau 3.3
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux IB-IV, 1996

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	IB-II		III		IV	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	1 420 037	19.8	107 138	-5.7	33 787	712.3
- Passengers - Passagers	1 307 543	20.7	93 657	-2.2	11 071	199.3
- Goods - Marchandises	112 494	10.3	13 482	-24.6	22 716	...
Charter services - Services d'affrètement	972 126	24.5	182 380	-37.1	693 925	7.4
- Passengers - Passagers	897 388	24.3	157 426	-35.7	531 486	17.8
- Goods - Marchandises	74 738	26.7	24 953	-44.5	162 439	-16.6
Other flying services - Autres services aériens	32 788	-10.0	19 899	37.2	15 736	-24.5
Subsidies - Subventions d'exploitation	x ¹	...	x ¹	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	34 785	-25.8	36 329	-26.4	29 107	37.5
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	2 459 736	20.0	345 747	-26.0	772 555	11.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	14 066	3.2	9 139	-9.2	29 908	-35.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	991 941	28.1	159 233	-33.0	398 481	32.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	445 543	32.6	61 691	-30.3	170 360	10.5
General services and administration - Services généraux et administration	834 962	18.1	89 276	-19.4	78 191	-18.2
Depreciation - Dépréciation	86 145	9.4	17 261	5.1	27 532	-13.0
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	2 372 656	24.3	336 600	-27.4	704 472	12.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	87 080	-37.9	9 148	133.1	68 083	6.3
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	4 578	19.4	3 137	42.8	-	-
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	5 666	-32.1	843	-3.5	-	-
Interest expenses - Intérêts versés	79 009	8.1	4 062	-4.2	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(29 080)	134.1	8 304	40.1	-	-
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(97 845)	33.4	8 223	72.8	(27 043)	30.4
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(10 765)	...	17 370	100.0	41 040	-5.3
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	9 731	-75.2	3 951	32.3	12 982	-10.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(20 496)	...	13 420	135.6	28 059	-2.7

¹ Subsidy revenues have been combined with incidental revenues to preserve the confidentiality of individual air carriers. - Les recettes provenant des subventions ont été imputées aux recettes accessoires afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.4
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Operating Helicopters Only, Levels I-IV,
1996

Tableau 3.4
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1996

	1995	1996	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ – Services réguliers ¹	x	x	...
- Passengers - Passagers	x	x	...
- Goods – Marchandises	x	x	...
Charter services - Services d'affrètement	503 396	509 470	1.2
- Passengers - Passagers	364 758	433 433	18.8
- Goods - Marchandises	138 638	76 037	-45.2
Other flying services - Autres services aériens	5 381	8 958	66.5
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	7 360	2 908	-60.5
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	516 137	521 335	1.0
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	39 474	23 563	-40.3
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	205 317	251 087	22.3
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	122 599	122 491	-0.1
General services and administration - Services généraux et administration	74 699	50 404	-32.5
Depreciation - Dépréciation	22 270	17 347	-22.1
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	464 358	464 892	0.1
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	51 779	56 443	9.0
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² - Gains (pertes) de capital, nets ²	-	-	-
Interests and discount income ² - Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	-	-	-
Interest expenses ² - Intérêts versés ²	-	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	-	-	-
Total non-operating income (expenses), net ³ - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ³	(22 610)	(24 690)	9.2
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	29 169	31 754	8.9
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	11 856	11 655	-1.7
Net income (loss) - Revenu (perte) net	17 313	20 099	16.1

¹ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. - Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

² Excludes Level IV carriers - Exclut les transporteurs de niveau IV.

³ Includes the total for Level I-IV carriers. - Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1996

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1996

	Newfoundland ³		Prince Edward Island ³		Nova Scotia ³	
	Terre-Neuve ³		Île-du-Prince-Édouard ³		Nouvelle-Écosse ³	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	264 570	19.1	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	256 983	19.5	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	7 588	8.9	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	262 603	0.6	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	257 060	24.0	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	5 543	-89.7	x	...	x	...
Other flying services - Autres services aériens	12 174	-	x	...	x	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	x	...	x	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	2 847	-46.4	x	...	x	...
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	542 194	8.1	x	...	x	...
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	1 417	-93.0	x	...	x	...
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	239 300	25.6	x	...	x	...
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	113 683	14.1	x	...	x	...
General services and administration - Services généraux et administration	109 267	-14.0	x	...	x	...
Depreciation - Dépréciation	15 671	-21.5	x	...	x	...
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	479 338	4.8	x	...	x	...
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	62 856	42.3	x	...	x	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	869	269.2	x	...	x	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	34	...	x	...	x	...
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	7 868	27.4	x	...	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(14 281)	171.7	x	...	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(48 555)	53.9	x	...	x	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	14 301	13.3	x	...	x	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	7 412	20.8	x	...	x	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	6 889	6.2	x	...	x	...

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1996 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1996 - suite

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick		Québec			
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	-	-	222 727	7.5	423 857	35.7
- Passengers - Passagers	-	-	209 439	8.1	375 171	39.5
- Goods - Marchandises	-	-	13 288	-0.7	48 686	12.6
Charter services - Services d'affrètement	-	-	702 295	15.9	393 996	-2.7
- Passengers - Passagers	-	-	682 239	15.2	320 498	-4.3
- Goods - Marchandises	-	-	20 055	44.9	73 498	5.0
Other flying services - Autres services aériens	-	-	31 230	-6.8	7 073	68.8
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	-	46 398	-2.2	19 644	-24.6
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	-	-	1 002 649	12.1	844 570	13.0
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	-	-	7 798	19.4	5 637	-8.2
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	-	-	456 506	16.5	377 354	17.0
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	-	-	166 782	20.2	131 980	7.6
General services and administration - Services généraux et administration	-	-	317 719	11.6	249 117	10.7
Depreciation - Dépréciation	-	-	29 338	2.1	34 530	10.4
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	-	-	978 143	15.0	798 618	12.8
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	-	-	24 506	-44.3	45 952	15.9
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	-	2 798	...	1 083	-42.5
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-	2 277	-41.1	2 771	30.3
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	-	-	8 976	23.9	16 958	-1.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	-	-	1 468	...	(6 985)	330.1
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	-	-	(3 875)	-62.4	(21 560)	52.4
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-	-	20 631	-38.8	24 392	-4.4
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	-	12 781	-16.7	10 015	-36.2
Net income (loss) - Revenu (perte) net	-	-	7 849	-57.3	14 378	46.5

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1996 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1996 - suite

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	50 276	27.8	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	38 470	21.0	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	11 806	56.5	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	37 613	-8.2	32 159	21.2	352 308	23.9
- Passengers - Passagers	31 233	-0.8	26 461	28.5	312 317	27.9
- Goods - Marchandises	6 380	-32.5	5 698	-4.3	39 991	-0.6
Other flying services - Autres services aériens	--	...	1 097	-44.7	5 234	180.8
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	x ⁵	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	3 317	0.5	3 646	62.1	7 547	-19.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	91 206	9.1	36 902	19.9	365 618	23.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	1 694	-33.7	2 768	8.0	2 789	33.1
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	35 983	13.3	19 526	22.0	148 419	41.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	20 504	4.3	6 943	23.3	75 076	56.4
General services and administration - Services généraux et administration	21 204	11.3	6 019	-1.4	123 493	30.8
Depreciation - Dépréciation	6 702	21.4	1 312	4.8	15 975	1.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	86 087	9.6	36 568	15.9	365 753	38.0
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	5 119	1.0	334	...	(134)	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	6	-94.1	957	20.7	377	-34.5
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	(63)	...	20	-89.6	381	-45.8
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	2 574	23.4	388	15.5	9 370	-20.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	6 121	-7.8	256	-17.2	(7 699)	157.9
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	3 636	-19.0	1 273	20.7	(16 149)	14.0
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	8 755	-8.4	1 607	487.6	(16 283)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 666	-7.5	128	-3.5	(3 339)	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	7 088	-8.6	1 479	953.9	(12 944)	...

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1996 - Concluded

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1996 - fin

	British Columbia ⁴		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie-Britannique ⁴				Territoires du Nord-Ouest	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	237 283	x	x	...	43 630	-17.6
- Passengers - Passagers	207 712	x	x	...	33 275	-21.7
- Goods - Marchandises	29 571	x	x	...	10 355	-1.3
Charter services - Services d'affrètement	314 256	13.5	12 872	1.1	58 950	15.3
- Passengers - Passagers	211 775	21.4	7 774	12.6	28 163	-0.2
- Goods - Marchandises	102 480	-0.1	5 098	-12.5	30 787	34.4
Other flying services - Autres services aériens	4 865	-72.5	-	-	6 751	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	x ⁵	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	15 040	-27.0	227	-17.2	1 026	22.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	571 443	6.5	13 099	0.7	110 357	4.9
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	27 607	14.0	836	-41.1	2 566	-36.1
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	219 726	7.3	6 930	13.5	45 912	3.4
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	138 981	12.6	3 023	-5.3	20 622	17.2
General services and administration - Services généraux et administration	142 132	14.0	1 985	-0.4	31 493	4.1
Depreciation - Dépréciation	24 468	13.2	393	78.7	2 548	2.5
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	552 913	10.9	13 167	1.8	103 141	4.4
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	18 530	-51.1	(67)	...	7 216	11.4
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	1 612	-34.3	-	-100.0	13	-91.6
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	959	-56.8	-	-100.0	132	26.0
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	27 416	5.6	-	-100.0	9 520	45.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	206	582.7	-	-	138	17.9
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(21 839)	16.0	-	-100.0	(9 596)	61.3
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(3 309)	...	(67)	...	(2 380)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(2 472)	...	-	-100.0	472	74.3
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(836)	...	(67)	...	(2 852)	...

¹ Excludes Level IV carriers - Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level IB-IV carriers. - Comprend le total des transporteurs des niveaux IB-IV.

³ Data for Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. - Les données pour la Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁴ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. - Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁵ Subsidy revenues have been combined with incidental revenues to preserve the confidentiality of individual air carriers. - Les recettes provenant des subventions ont été imputées aux recettes accessoires afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6

Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1996

Tableau 3.6

Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1996

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers			Recettes-marchandises		
	1995	1996	Change	1995	1996	Change
	\$'000	\$'000	Variation %	\$'000	\$'000	Variation %
Domestic – Intérieur						
Newfoundland - Terre-Neuve	157 687	182 265	15.6	22 254	21 564	-3.1
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	18 307	15 522	-15.2	3 452	3 297	-4.5
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	139 266	152 246	9.3	15 714	22 932	45.9
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	69 512	73 107	5.2	12 829	10 424	-18.7
Quebec - Québec	989 045	1 063 085	7.5	91 178	70 374	-22.8
Ontario	2 011 719	2 183 218	8.5	190 854	168 871	-11.5
Manitoba	252 959	289 707	14.5	39 832	35 686	-10.4
Saskatchewan	102 068	107 088	4.9	26 076	21 952	-15.8
Alberta	793 923	847 292	6.7	82 366	83 251	1.1
British Columbia - Colombie-Britannique	968 975	1 030 994	6.4	142 952	144 609	1.2
Yukon	27 751	20 850	-24.9	4 704	3 748	-20.3
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	151 282	143 607	-5.1	62 036	44 374	-28.5
Total	5 682 494	6 108 981	7.5	694 247	631 082	-9.1
International	2 217 486	2 531 292	14.2	292 272	328 323	12.3
Total	7 899 980	8 640 273	9.4	986 519	959 405	-2.7

Note: The provincial data are estimates only. Refer to the Section 'Notes to Users' for information on the methodology used. - Les données provinciales sont seulement des estimés. Se reporter à la Section 'Notes aux utilisateurs' pour des précisions sur la méthodologie utilisée.

Table 3.7
Balance Sheet - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1996

Tableau 3.7
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1996

	1995	1996	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets - Actif			
Current assets - Actif à court terme	2 643 231	2 136 572	-19.2
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	836 460	963 707	15.2
Operating property and equipment - Biens et équipements d'exploitation	6 962 683	7 024 539	0.9
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	2 124 374	2 258 097	6.3
Operating equipment under capital lease - Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	266 604	295 903	11.0
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	74 204	84 777	14.2
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	162 588	231 051	42.1
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	62 667	167 294	167.0
Deferred charges - Frais reportés	1 076 025	1 247 669	16.0
Total assets - Total de l'actif	9 686 347	9 389 274	-3.1
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	2 839 040	2 360 377	-16.9
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	133 757	193 293	44.5
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 293 808	3 557 724	8.0
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	185 201	133 303	-28.0
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	171 460	165 583	-3.4
Other deferred credits - Autres crédits reportés	262 032	312 976	19.4
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	26 242	39 609	50.9
Other provisions - Autres provisions	932 431	933 560	0.1
Total liabilities - Total du passif	7 843 971	7 696 426	-1.9
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	211	208	-1.4
Capital stock - Capital-actions	2 165 472	2 080 300	-3.9
Other paid-in capital - Autre capital versé	200 115	213 439	6.7
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(527 649)	(600 432)	13.8
Reserves - Réserves	4 437	(5 039)	...
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	1 842 376	1 688 266	-8.4
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	-	3	...
Balance year-end - Solde à la fin de l'année	-	4 581	...
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	9 686 347	9 389 274	-3.1

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.8
Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level IA,
1996

Tableau 3.8
Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA,
1996

	Total	Change Variation	Air Canada	Change Variation	Canadien	Change Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Assets - Actif						
Current assets - Actif à court terme	1 486 688	-22.3	999 761	-24.7	486 927	-16.9
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	821 814	14.7	724 114	16.8	97 700	1.1
Operating-Flight equipment - Équipement de vol	3 851 049	-2.6	2 723 966	1.5	1 127 083	-11.3
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1 047 242	9.9	837 487	5.3	209 755	33.0
Operating-Ground property and equipment - Biens et équipement d'exploitation au sol	1 193 240	7.9	1 127 374	8.4	65 866	0.3
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	709 331	8.1	674 721	7.4	34 610	24.5
Operating under capital lease - Flight equipment - Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	85 102	1.0	-	-	85 102	1.0
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	25 394	53.9	-	-	25 394	53.9
Operating under capital lease - Ground property and equipment - Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	-	-	-	-	-	-
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	-	-	-	-	-	-
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	52 228	...	52 228	...	-	-
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	45 228	...	45 228	...	-	-
Deferred charges - Frais reportés	1 226 084	17.1	1 052 103	16.2	173 981	22.8
Total assets - Total de l'actif	6 889 009	-4.3	5 122 109	-0.6	1 766 900	-13.5
Liabilities and capital - Passif et capital						
Current liabilities - Passif à court terme	1 608 040	-25.2	1 068 628	-31.6	539 412	-8.2
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	-	-	-	-	-	-
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 717 222	10.8	1 848 203	23.8	869 019	-9.6
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	79 361	-15.3	-	-	79 361	-15.3
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	-	-	-	-	-	-
Other deferred credits - Autres crédits reportés	302 123	21.1	289 215	12.6	12 908	...
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	-	-	-	-	-	-
Other provisions - Autres provisions	931 442	-	931 442	-	-	-
Total liabilities - Total du passif	5 638 187	-4.1	4 137 487	-2.5	1 500 700	-8.2
Shareholders equity - Avoir des actionnaires						
Capital stock - Capital-actions	1 735 961	-2.5	1 241 761	-4.8	494 200	3.6
Other paid-in capital - Autre capital versé	197 700	14.1	-	-	197 700	14.1
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(682 838)	7.8	(257 138)	-34.3	(425 700)	75.7
Reserves - Réserves	-	-	-	-	-	-
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	1 250 822	-5.3	984 622	7.9	266 200	-34.8
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	6 889 009	-4.3	5 122 109	-0.6	1 766 900	-13.5

Table 3.9
Balance Sheet - Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1996

Tableau 3.9
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1996

	1995	1996	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Assets – Actif			
Current assets - Actif à court terme	172 051	101 423	-41.1
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	52 809	35 436	-32.9
Operating property and equipment - Biens et équipements d'exploitation	422 174	265 091	-37.2
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	95 690	59 835	-37.5
Operating equipment under capital lease - Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	15 454	43 466	181.3
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	6 115	11 976	95.8
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	3 546	2 267	-36.1
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1 581	982	-37.9
Deferred charges - Frais reportés	266	286	7.4
Total assets - Total de l'actif	562 915	375 175	-33.4
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	129 164	93 690	-27.5
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	5 097	38 490	655.1
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	233 661	148 387	-36.5
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	2 225	1 686	-24.2
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	51 324	21 005	-59.1
Other deferred credits - Autres crédits reportés	5 326	739	-86.1
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	2 864	3 798	32.6
Other provisions - Autres provisions	65	9	-85.7
Total liabilities - Total du passif	429 726	307 805	-28.4
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	42	42	-
Capital stock - Capital-actions	83 452	18 554	-77.8
Other paid-in capital - Autre capital versé	3 123	4 936	58.1
Retained earnings - Bénéfices non répartis	44 021	53 624	21.8
Reserves - Réserves	2 595	(9 744)	...
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	133 190	67 370	-49.4
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	-	-	-
Balance year-end - Solde à la fin de l'année	-	-	-
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	562 915	375 175	-33.4

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.10
Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1996

Tableau 3.10
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1996

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	Total		IA		IB-II	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	27	3.8	2	-	25	4.2
Aircraft operations - Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	595 428	8.6	416 247	7.9	179 181	10.1
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	1 399 631	20.9	996 406	17.5	403 225	30.4
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	262 536	11.0	175 025	4.8	87 511	25.7
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	46 835	11.6	17 692	3.0	29 143	17.5
Aircraft rental - Location d'aéronefs	771 571	15.7	554 332	11.4	217 239	28.3
Other expenses - Autres dépenses	82 474	71.7	6 832	-26.5	75 642	95.3
Total	3 158 475	17.0	2 166 534	12.6	991 941	28.1
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien - Équipement de vol						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'œuvre	228 145	-7.7	144 206	-16.5	83 940	12.9
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	260 853	22.4	118 375	0.2	142 478	50.1
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	182 378	13.0	108 145	34.7	74 234	-8.5
Other expenses - Autres dépenses	185 428	-18.1	161 515	-24.8	23 913	103.4
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	120 979	63.9	-	-	120 979	63.9
Total	977 784	6.1	532 241	-9.2	445 543	32.6
In-flight service - Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	418 553	9.6	321 305	4.7	97 248	29.4
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	396 449	5.3	320 737	3.1	75 712	15.5
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	23 246	15.6	19 780	11.5	3 466	46.5
Other expenses - Autres dépenses	104 486	12.1	87 293	9.6	17 193	27.0
Total	942 733	8.1	749 115	4.7	193 618	23.6
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol	282 827	5.4	211 033	3.5	71 794	11.3
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol	98 862²	-15.5	40 368²	-24.7	58 494	-7.8
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	5 460 680	11.9	3 699 290	6.2	1 761 389	26.3

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

² Interest expenses for Air Canada are not included. - Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Table 3.11
Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1996

Tableau 3.11
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1996

	Air Canada			Canadian		
	1995	1996	Change	1995	1996	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	230 689	260 771	13.0	154 941	155 475	0.3
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	449 853	548 954	22.0	398 295	447 452	12.3
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	110 937	120 933	9.0	56 004	54 091	-3.4
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	9 352	9 679	3.5	7 825	8 013	2.4
Aircraft rental - Location d'aéronefs	255 337	286 702	12.3	242 234	267 630	10.5
Other expenses - Autres dépenses	4 090	5 723	39.9	5 210	1 109	-78.7
Total	1 060 257	1 232 762	16.3	864 508	933 771	8.0
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien - Équipement de vol						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	66 373	66 620	0.4	106 351	77 586	-27.0
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	84 205	67 846	-19.4	33 941	50 530	48.9
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	27 545	57 461	108.6	52 729	50 684	-3.9
Other expenses - Autres dépenses	206 743	159 424	-22.9	7 974	2 091	-73.8
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	-	-	-	-	-	-
Total	384 866	351 350	-8.7	200 995	180 890	-10.0
In-flight service - Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	174 594	194 346	11.3	132 301	126 959	-4.0
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	154 717	170 638	10.3	156 407	150 099	-4.0
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	8 597	10 082	17.3	9 143	9 699	6.1
Other expenses - Autres dépenses	35 363	40 856	15.5	44 290	46 437	4.8
Total	373 270	415 922	11.4	342 142	333 193	-2.6
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol						
	103 860	130 771	25.9	99 954	80 261	-19.7
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol						
	.. ¹	.. ¹	...	53 579	40 368	-24.7
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	1 922 253	2 130 806	10.8	1 561 178	1 568 485	0.5

¹ Interest expenses for Air Canada are not included. - Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1
Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1996

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1
Effectifs et consommation de carburant -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de
niveau IV, 1996

		1995	1996	Change Variation %
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	6 295	6 672	6.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	487 749	538 146	10.3
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	8 010	8 610	7.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	287 964	327 403	13.7
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	3 590	3 641	1.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	174 956	182 930	4.6
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	9 421	9 026	-4.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	410 766	411 417	0.2
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	14 830	15 280	3.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	557 700	600 087	7.6
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	4 154	4 172	0.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	171 602	192 313	12.1
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	46 303	47 403	2.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	2 090 738	2 252 296	7.7
Level IV - Niveau IV				
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	4 077	4 500	10.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	174 471	196 990	12.9
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III - Niveaux I-III				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	4 645 295	5 069 420	9.1
Cost - Coût	\$ '000	1 229 859	1 460 549	18.8
Gasoline - Essence	L '000	25 270	25 351	0.3
Cost - Coût	\$ '000	14 857	14 966	0.7
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	510	494	-3.0
Cost - Coût	\$ '000	3 203	3 274	2.2
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	289	287	-0.6
Cost - Coût	\$ '000	964	962	-0.1
Level IV - Niveau IV				
Fuel and oil - Carburant et huile	L '000	188 178	224 382	19.2
Cost - Coût	\$ '000	71 995	122 266	69.8

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Level IA, 1996

Tableau 4.2
Effectifs et consommation de carburant -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1996

		Total	Change Variation	Air Canada	Change Variation	Canadian	Change Variation
			%		%		%
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	2 733	4.1	1 556	11.2	1 177	-4.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	332 244	8.4	186 998	10.0	145 246	6.3
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	6 043	3.5	3 435	5.8	2 608	0.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	243 376	10.6	129 040	10.7	114 336	10.4
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	1 477	-5.6	189	11.0	1 288	-7.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	101 055	5.5	28 492	14.4	72 563	2.4
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 242	-9.7	3 582	-11.4	2 660	-7.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	298 826	-4.2	185 572	-6.3	113 254	-0.7
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	13 028	2.6	8 670	4.0	4 358	--
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	533 963	7.2	358 920	6.1	175 043	9.3
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	3 867	-0.1	2 431	2.7	1 436	-4.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	183 804	11.5	123 774	13.5	60 030	7.6
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	33 390	-0.3	19 863	1.6	13 527	-3.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	1 693 268	6.0	1 012 796	5.9	680 472	6.2
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	3 571 285	4.5	2 039 497	6.7	1 531 788	1.7
Cost - Coût	\$ '000	996 931	15.6	550 291	20.6	446 640	10.1
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	301	-4.4	175	-8.0	126	1.1
Cost - Coût	\$ '000	1 855	3.0	1 044	0.7	812	6.2
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-	-	-

Table 4.3
Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province
and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV,
1996

Tableau 4.3
Traitements et salaires par secteur, par province et
territoire - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1996

	1995	1996	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	42 966	46 977	9.3
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	11 962	10 413	-12.9
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	59 375	62 069	4.5
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	12 645	11 655	-7.8
Quebec - Québec	465 972	487 206	4.6
Ontario	631 326	684 332	8.4
Manitoba	113 355	123 442	8.9
Saskatchewan	23 305	23 757	1.9
Alberta	219 626	231 927	5.6
British Columbia - Colombie Britannique	470 846	537 825	14.2
Yukon	6 560	5 706	-13.0
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	48 617	48 803	0.4
Total	2 106 555	2 274 113	8.0
International	158 654	175 173	10.4
Total	2 265 209	2 449 286	8.1

Note: The provincial data are estimated. - Les données provinciales ont été estimées.

Section 5

FLOTTE D'AÉRONEFS

Tableau 5.1
Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et
groupes de poids d'aéronefs choisis - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-IV, 1996

Statistique Canada - n° 51-206-XPB au cat.

Table 5.2
Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air
Carriers, Level IA, 1996

Tableau 5.2
Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1996

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total		Air Canada		Canadian	
			1995	1996	1995	1996	1995	1996
kg					No.	Nbre		
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe								
H (greater than 158 757) - (plus de 158 757)	Airbus	A340	2	2	2	2	-	-
	Boeing	747	13	13	9	9	4	4
	Lockheed	Tristar	3	2	3	2	-	-
	McDonnell-Douglas	DC10	10	10	-	-	10	10
G (68 040 - 158 757)	Airbus	A320	46	46	34	34	12	12
	Boeing	767	35	40	24	29	11	11
F (34 020 - 68 039)	Boeing	737	45	43	1	-	44	43
	McDonnell-Douglas	DC9	35	35	35	35	-	-
E (15 877 - 34 019)	Bombardier Inc.	CL65	14	24	14	24	-	-
Total			203	215	122	135	81	80

Part II

FARE BASIS

Section 6

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In 1996, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) fell by 1.4% to 152.4, down from the 1995 record level of 154.5. The economy fare index¹ rose 6.4% to a record 193.7, while the discount fare index decreased by 7.8% to 124.8. Except for 1992, the economy fare index has increased every year since 1983.

When compared to 1995, the all-fare index fell in the southern sector by 1.4%, to 152.9, while it increased in the northern sector by 1.0% to 145.7. The discount fare index fell by 8.0% in the southern sector, while it fell by 6.1% in the northern sector. In the northern zone, the economy fare index posted a rise of 5.4%, close to the increase of 6.5% posted in the southern zone.

In international markets in 1996, the all-fare index fell by 1.4% to a level of 116.6, the second consecutive annual drop. The international economy fare index increased by 11.4%, while the international discount fare index declined 4.1% from 110.0 to 105.5.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

In 1996, a record 79.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 8.9 percentage points from the previous record level of 70.7% reported in 1995. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of domestic discount travel was a record 81.2%, up 7.1 points from the previous record of 74.1% set in 1995.

As shown in Tables 6.3 and 6.4, the proportion of discount passengers in the southern and northern domestic sectors have both increased, but at very different rates. In the southern sector, discount passengers amounted to 80.6% of the traffic in 1996, up 9.0 points from 71.6% in 1995. In terms of passenger-kilometres, discount carriage

Partie II

BASE TARIFAIRE

Section 6

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

En 1996, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et par deux transporteurs de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a diminué de 1,4% par rapport au niveau record de 154,5 obtenu en 1995, pour s'établir à 152,4. L'indice des tarifs de la classe économique¹ a augmenté de 6,4% pour s'établir à 193,7, soit un niveau record, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 7,8% pour s'établir à 124,8. Depuis 1983, l'indice des tarifs économiques a connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.

Par rapport à 1995, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a diminué de 1,4% dans le secteur sud pour s'établir à 152,9, alors qu'il a progressé de 1,0% dans le secteur nord pour atteindre 145,7. L'indice des tarifs réduits a diminué de 8,0% dans le secteur sud, alors qu'il a diminué de 6,1% dans le secteur nord. Dans le secteur nord, l'indice des tarifs économiques a progressé de 5,4%, soit une hausse similaire à celle de 6,5% enregistrée dans le secteur sud.

Pour les marchés internationaux en 1996, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a régressé de 1,4% pour s'établir à un niveau de 116,6, soit la deuxième baisse annuelle consécutive. L'indice des tarifs économiques pour les services internationaux a augmenté de 11,4%, alors que l'indice des tarifs réduits pour les services internationaux a connu une baisse de 4,1%, celui-ci passant de 110,0 à 105,5.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

En 1996, 79,6% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II, se sont prévalus d'une forme quelconque de réduction de tarifs, soit un niveau record. Ce niveau représente une augmentation de 8,9 points de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 70,7% observé en 1995. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais dans le secteur intérieur a augmenté pour atteindre un sommet de 81,2%, soit une progression de 7,1 points de pourcentage par rapport au sommet antérieur de 74,1% obtenu en 1995.

Comme l'indiquent les tableaux 6.3 et 6.4, les proportions de passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord ont augmenté, mais à des taux très différents. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 80,6% du trafic en 1996, soit une hausse de 9,0 points par rapport à 71,6% en 1995. En termes de passagers-

¹ Includes business fares. / Comprend la classe affaires.

for southern services increased by 7.2 percentage points (74.6% to 81.8%) during this period.

In contrast, for northern services, only 56.9% of passenger traffic (representing 61.5% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1995, the corresponding figures were 53.3% for passengers and 58.5% for passenger-kilometres.

It should be noted that 95.6% of all domestic passengers and 96.9% of passengers who used discount fares were travelling in the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached 97.2% and 97.9%, respectively.

Tables 6.3 and 6.4 show that there is no longer much difference in the proportion of discount passengers carried on long-haul (distances of 800 kilometres or more) and on short-haul services. The gap that used to exist has been narrowing in recent years and vanished almost completely in 1996. In the domestic sector, 81.3% of passengers on long-haul services in the southern (deregulated) sector travelled on discounts, accounting for 81.9% of passenger-kilometres; this compared with 79.9% of passengers and 81.3% of passenger-kilometres for short-haul services.

A record proportion of passengers using discount fares in the domestic sector was recorded in 1996, at the same time as average air fares continued the decline from the record levels of the preceding years. This coincided with the introduction of new domestic scheduled discount services by two companies, WestJet Airlines in February, and Greyhound Air in July.

This increase in the use of discount air fares has been accompanied by strong growth in the domestic air travel market. After 14 years of fairly steady decline, the number of domestic scheduled passengers rose by 13% in 1996 to 12.7 million, the highest level since 1990.

International Sector

In 1996, the international sector reported a greater utilization of discount fares than the domestic sector. A record level of 86.2% (six out of every seven) of international scheduled passengers flew on discount fares, an increase of 6.7 percentage points from the previous record of 79.5% in 1995. In terms of international passenger-kilometres, 90.2% were discount, up 5.8 points from the previous record level of 84.4% in 1994.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1996, only 7.6% of international passengers paid for a full fare economy class ticket (little more than half of the 14.7% of full fare passengers on domestic routes).

kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 7,2 points de pourcentage (74,6% à 81,8%) au cours de cette période.

Par comparaison, dans le secteur nord, seulement 56,9% du trafic de passagers (représentant 61,5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 53,3% et 58,5% respectivement en 1995.

Il convient de noter que 95,6% de tous les passagers des vols intérieurs et 96,9% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint 97,2% et 97,9% respectivement.

Selon les tableaux 6.3 et 6.4, il n'existe plus beaucoup d'écart entre la proportion de passagers utilisant les tarifs réduits sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus) et sur les services court-courriers. L'écart qui existait préalablement a diminué au cours des dernières années, et, en 1996, il a presque totalement disparu. Dans le secteur intérieur, pour les services long-courriers dans le secteur sud (la zone libéralisée), 81,3% des passagers ont profité de tarifs réduits, constituant 81,9% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient à 79,9% pour les passagers et 81,3% pour les passagers-kilomètres.

En 1996, une proportion inégalée de passagers des vols intérieurs ont profité d'un tarif réduit, soit au même moment où les tarifs aériens moyens ont continué à se replier par rapport aux niveaux records observés au cours des années antérieures. Cette baisse des tarifs a coïncidé avec l'inauguration de nouveaux services réguliers intérieurs à rabais par deux compagnies aériennes, à savoir WestJet Airlines en février, et Greyhound Air en juillet.

Cette hausse dans l'utilisation des tarifs aériens réduits a été accompagnée par une forte croissance du trafic aérien intérieur. Après 14 années de baisse constante, le nombre de passagers des vols réguliers intérieurs a progressé de 13% en 1996 pour atteindre 12,7 millions, le niveau le plus élevé depuis 1990.

Secteur international

En 1996, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. Un niveau record de 86,2% des passagers des vols internationaux réguliers (six sur sept) ont voyagé à tarifs réduits, soit une hausse de 6,7 points de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 79,5% observé en 1995. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint 90,2%, soit une hausse de 5,8 points par rapport au pourcentage record de 84,4% enregistré en 1994.

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1996, seulement 7,6% des passagers internationaux ont payé le plein tarif de la classe économique, soit un peu plus de la moitié des 14,7% des passagers intérieurs.

Provincial Synopsis

In 1996, the vast majority of passengers who enplaned in each province and territory flew on discount fares. All provinces were near to the national average of 79.6%. The percentages varied from 74.5% for Manitoba to 85.2% for Newfoundland (see Table 6.5).

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector in 1996 was widespread among the provinces, eight of them posting increases². The largest increases were 12.7 percentage points in Newfoundland and Alberta.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Newfoundland did not mean that residents of this province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in St. John's, for example, may in fact have been Montréal or Halifax. In this case, either Quebec or Nova Scotia would have also recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.6, the proportion of passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres) who benefitted from discount fares in 1996 increased sharply in nine of the ten selected Canadian cities³. The increases ranged from 5.4 percentage points in Ottawa to 20.9 percentage points in Edmonton.

For long-haul trips (800 kilometres or more), all of the ten cities of enplanement posted increases, with gains ranging from 5.1 percentage points in Toronto to 11.8 percentage points in Edmonton. In eight of the ten cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 80%: Vancouver (84.3%) ranked first, followed by Saskatoon (83.4%) and Edmonton (82.9%).

Ottawa had the highest proportion of domestic short-haul business class passengers (5.6%). For domestic long-haul business class services, the leading cities were Calgary and Ottawa (7.3% and 6.9%, respectively). All of the ten cities showed decreases in the proportion of business class travellers.

Average Fares

In 1996, the average air fare (all types, coupon origin-destination basis) paid by passengers on domestic city-pairs was \$177.00, a sharp fall of 9.5% from the 1995 level of \$195.60, and down by 11.4% from the record average of \$199.70 in 1994. The average fare for all international city-pairs was \$338.00, a decrease of 7.7% from the 1995 average of \$366.10, and down 11.6% relative to the record \$382.20 posted in 1994 (see Table 1.2).

Sommaire provincial

En 1996, la grande majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 79,6%. À cet égard, les pourcentages ont varié entre 74,5% au Manitoba et 85,2% à Terre-Neuve (voir tableau 6.5).

En 1996, l'augmentation dans l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur était répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant enregistré des hausses². Les hausses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve et en Alberta, soit 12,7 points de pourcentage.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits à Terre-Neuve, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à St. John's, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Halifax. Dans ce cas, les provinces de Québec ou de la Nouvelle-Écosse auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.6, la proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1996 a subi une forte augmentation dans neuf des dix villes canadiennes choisies³. Les hausses variaient entre 5,4 points de pourcentage à Ottawa et 20,9 points de pourcentage à Edmonton.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), les dix villes d'embarquement ont enregistré des gains. Les hausses ont oscillé entre 5,1 points de pourcentage à Toronto et 11,8 points de pourcentage à Edmonton. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits a dépassé 80% dans huit des dix villes: Vancouver (84,3%) s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (83,4%) et Edmonton (82,9%).

En termes de pourcentage des passagers voyageant sur les tarifs de la classe affaires, sur les vols intérieurs court-courriers, la première place revenait à Ottawa (5,6%). Pour les services de la classe affaires sur les vols intérieurs long-courriers, les premières places revenaient à Calgary et Ottawa (7,3% et 6,9% respectivement). Les dix villes ont enregistré des baisses dans la proportion des passagers voyageant sur les tarifs de la classe affaires.

Tarifs moyens

En 1996, le tarif moyen (tous types de tarifs, sur la base de l'origine et de la destination du coupon) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 177,00\$, ce qui représente une forte baisse de 9,5% par rapport au niveau de 195,60\$ observé en 1995, et une baisse de 11,4% par rapport au niveau record de 199,70\$ observé en 1994. Le tarif moyen pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 338,00\$, soit une baisse de 7,7% par rapport au

² Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed. / À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

³ Halifax had no short-haul traffic on Level I carriers in 1996. In 1995, due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed. / En 1996, Halifax ne totalisait aucun trafic court-courrier sur des transporteurs de niveau I. En 1995, à cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

At the city level, the average domestic air fare ranged between a low of \$151.90 in Edmonton, to a high of \$203.90 in Toronto. The average domestic air fare of \$177.00 was also exceeded in Halifax (\$188.10), Winnipeg (\$187.40), Ottawa (\$186.50) and Vancouver (\$183.20). The average domestic air fare decreased in nine of the ten selected cities³, with decreases ranging from 5.0% in Montréal to 19.3% in Edmonton.

In 1996, business class fares increased in all of the ten selected cities for both short-haul services⁴ and long-haul services (see Table 6.7). Economy class fares increased in all cities on short-haul⁴ routes except Vancouver, and in all ten cities on long-haul routes. Average discount fares fell in nine cities⁴ for short-haul trips. The largest decreases were in Edmonton (29.6%) and in Calgary (20.7%). For long-haul trips, average discount fares fell in all of the ten selected cities except Halifax. Edmonton (15.3%) and Winnipeg (13.2%) posted the largest decreases for long-haul trips during 1996.

Among the ten cities, the highest domestic business class fares for long-haul trips was paid by the passengers who enplaned in Montréal, \$842.40 on average. Winnipeg recorded the highest short-haul business class fares (\$293.40). For economy fares, Winnipeg was the highest at \$267.70 for short-haul trips, while Montréal was the highest for long-haul trips, at \$622.80.

Yields from a Hub Perspective

In 1996, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic scheduled fares fell sharply compared to 1995 in the category *small-small* (see Table 6.8). The yield in this category declined by 28.2%, the largest decrease ever recorded for any hub category. The highest average yield, 21.8 cents per passenger-kilometre, was in the hub category *medium-small* for the first time.

The highest average yield for a specific fare category was 43.9 cents per passenger-kilometre for economy class fares in the hub category *small-small*, which was an increase of 4.3% relative to last year. The lowest average yield for a specific fare category was 7.4 cents per passenger-kilometre for discount fares in the hub category *large-large*, which decreased by 9.8% from last year.

niveau de 366,10\$ observé en 1995, et une baisse de 11,6% par rapport au niveau record de 382,20\$ enregistré en 1994 (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 151,90\$ à Edmonton et 203,90\$ à Toronto. Ce tarif a également dépassé le niveau moyen national de 177,00\$ à Halifax (188,10\$), Winnipeg (187,40\$), Ottawa (186,50\$) et Vancouver (183,20\$). Le tarif moyen a diminué dans neuf des dix villes³ choisies, les baisses oscillant entre 5,0% à Montréal et 19,3% à Edmonton.

En 1996, les tarifs de la classe affaires ont augmenté dans les dix villes choisies, pour les voyages court-courriers⁴ et les voyages long-courriers (voir tableau 6.7). Les tarifs de la classe économique ont augmenté dans toutes les villes pour les voyages court-courriers⁴ sauf pour Vancouver, et dans les dix villes pour les voyages long-courriers. Les tarifs réduits moyens ont régressé dans neuf villes⁴ pour les services court-courriers. Les diminutions les plus fortes ont été enregistrées à Edmonton (29,6%) et Calgary (20,7%). Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens ont diminué dans neuf des dix villes canadiennes choisies, Halifax étant l'exception. Edmonton (15,3%) et Winnipeg (13,2%) ont enregistré les baisses les plus fortes pour les services long-courriers en 1996.

Parmi les dix villes, c'est à Montréal que le tarif des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) est, en moyenne, le plus élevé (842,40\$). Winnipeg a enregistré le tarif de la classe affaires (court-courriers) le plus élevé (293,40\$). En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de 267,70\$ pour les voyages court-courriers, et Montréal, un tarif de 622,80\$ pour les voyages long-courriers.

Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots

Comme l'indique le tableau 6.8, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et par deux transporteurs aériens de niveau II pour le groupe tarifaire «tous les tarifs», dans le marché intérieur régulier, a subi une forte baisse dans la catégorie de villes-pivots *petit-petit* en 1996 par rapport à 1995. Le revenu moyen dans cette catégorie a régressé de 28,2%, soit la plus forte diminution jamais enregistrée pour une catégorie de villes-pivots. Pour la première fois, la catégorie *moyen-petit* a fourni le revenu moyen le plus élevé, soit 21,8 cents par passager-kilomètre.

Le revenu moyen le plus élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 43,9 cents par passager-kilomètre pour les tarifs de la classe économique dans la catégorie de villes-pivots *petit-petit*, lequel représente, cependant, une augmentation de 4,3% par rapport à 1995. Le revenu moyen le moins élevé était de 7,4 cents par passager-kilomètre pour les tarifs réduits dans la catégorie de villes-pivots *grand-grand*, ceci représente une diminution de 9,8% par rapport à l'année dernière.

³ Halifax had no short-haul traffic on Level I carriers in 1996. In 1995, due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed. / En 1996, Halifax ne totalisait aucun trafic court-courrier sur des transporteurs de niveau I. En 1995, à cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

⁴ Halifax had no short-haul traffic on Level I carriers in 1996. / En 1996, Halifax ne totalisait aucun trafic court-courrier sur des transporteurs de niveau I.

Economy class yields fell in the two largest hub categories, but increased in the four smallest. Business class yields increased in all six hub combinations. Discount yields decreased in all of the hub categories except for *medium-medium*.

The lowest yields in each fare class are found in the hub combination *large-large*. The highest average yields are normally found in the combination *small-small*, however the 1996 discount fare and other fare data depart from this rule for the first time.

Les revenus moyens pour les tarifs de la classe économique ont diminué dans les deux catégories les plus grandes, alors qu'ils ont augmenté dans les quatre catégories de villes-pivots les plus petites. Les revenus moyens de la classe affaires ont augmenté dans les six combinaisons de villes-pivots. Les rendements des tarifs réduits ont diminué dans toutes les catégories de villes-pivots, la seule exception dénotée étant la combinaison de villes-pivots *moyen-moyen*.

On observe le revenu moyen le plus faible pour chaque groupe tarifaire dans la combinaison de villes-pivots *grand-grand*. Le revenu moyen le plus élevé est normalement observé dans la combinaison *petit-petit*, mais les données de 1996 relatives aux tarifs réduits et autres tarifs dérogent de cette règle pour la première fois.

Table 6.1
Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled
Services, 1993-1996

Tableau 6.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹
- Services réguliers, 1993-1996

Sector Secteur	Year Année	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
(1986 = 100.0)				
Domestic - Intérieur	1993	147.7	166.3	133.4
	1994	153.0	175.5	138.6
	1995	154.5	182.1	135.4
	1996	152.4	193.7	124.8
Southern services - Services secteur sud	1993	147.8	166.6	133.3
	1994	154.0	176.0	138.9
	1995	155.1	182.5	135.3
	1996	152.9	194.3	124.5
Northern services - Services secteur nord	1993	145.9	163.2	136.9
	1994	137.4	170.0	133.0
	1995	144.2	176.7	139.3
	1996	145.7	186.2	130.8
International	1993	112.3	140.8	105.5
	1994	119.9	155.0	110.6
	1995	118.3	162.1	110.0
	1996	116.6	180.6	105.5

Table 6.2
Average Fares by Sector and by Fare Type
Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ -
Scheduled Services, 1996

Tableau 6.2
Tarifs moyens selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de
niveau I¹ - Services réguliers, 1996

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
\$										
Domestic - Intérieur	412.70	**	479.70	526.70	280.60	310.50	151.10	135.80	119.40	94.80
Southern services - Services secteur sud	412.70	**	479.90	527.20	280.70	313.50	150.40	135.30	120.00	94.30
Short-haul - Court-courrier	206.30	**	225.50	236.30	185.90	190.60	114.00	103.30	64.00	64.40
Long-haul - Long-courrier	535.80	**	635.10	701.20	433.90	491.40	186.50	169.60	156.70	128.80
Northern services - Services secteur nord	-	**	448.70	431.40	279.50	288.00	168.30	153.10	92.70	99.30
International	588.40	869.40	958.40	984.00	406.30	387.00	320.70	302.30	356.20	188.00
Total	468.20	**	643.60	704.00	308.60	327.90	213.60	198.90	209.80	134.10

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Table 6.3
Distribution of Passengers by Sector and Fare
Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ –
Scheduled Services, 1996

Tableau 6.3
Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe
tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹
- Services réguliers, 1996

Fare type group – Groupe tarifaire										
Sector	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Secteur	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
%										
Domestic – Intérieur	0.5	--*	5.2	4.1	20.8	14.7	70.7	79.6	2.7	1.6
Southern services – Services secteur sud	0.6	--*	5.4	4.3	19.5	13.6	71.6	80.6	2.8	1.6
Short-haul – Court-courrier	0.4	--*	4.0	3.0	23.6	15.4	69.7	79.9	2.2	1.6
Long-haul – Long-courrier	0.7	--*	6.9	5.6	15.3	11.6	73.6	81.3	3.5	1.5
Northern services – Services secteur nord	-	**	0.4	0.5	45.1	39.3	53.3	56.9	1.1	3.3
International	0.5	0.1	5.2	4.5	11.5	7.6	79.5	86.2	3.3	1.7
Total	0.5	--	5.2	4.2	17.7	12.1	73.7	82.0	2.9	1.6

Table 6.4
Distribution of Passenger-kilometres by Sector
and Fare Type Group – Canadian Air Carriers,
Level I¹ – Scheduled Services, 1996

Tableau 6.4
Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur
et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens
de niveau I¹ – Services réguliers, 1996

Fare type group – Groupe tarifaire										
Sector	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Secteur	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
%										
Domestic – Intérieur	0.7	--*	7.1	5.6	15.1	11.7	74.1	81.2	3.0	1.5
Southern services – Services secteur sud	0.7	--*	7.3	5.8	14.3	11.0	74.6	81.8	3.1	1.4
Short-haul – Court-courrier	0.5	**	4.3	3.2	22.3	13.9	70.7	81.3	2.2	1.6
Long-haul – Long-courrier	0.8	**	7.9	6.4	12.6	10.4	75.5	81.9	3.3	1.4
Northern services – Services secteur nord	-	**	0.7	0.8	39.5	33.9	58.5	61.5	1.3	3.8
International	0.3	--	5.8	5.0	5.9	3.2	84.2	90.2	3.9	1.5
Total	0.5	--	6.3	5.3	9.4	6.3	80.3	86.9	3.6	1.5

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.5
Distribution of Domestic Passengers by Province
and Territory, by Fare Type Group – Canadian
Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1996

Tableau 6.5
Répartition des passagers intérieurs selon la province
et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs
aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1996

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	0.5*	-	5.2	4.7	19.5	9.2	72.5	85.2	2.3	**
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle- Écosse	0.6	**	5.3	4.7	17.6	11.2	71.2	81.2	5.3	2.8*
New Brunswick – Nouveau- Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.8	**	6.0	4.3	14.8	10.8	75.4	82.9	3.0	2.0
Ontario	0.7	--*	6.9	5.5	13.5	10.9	76.1	82.5	2.7	1.2
Manitoba	0.8	**	4.7	4.0	24.9	20.2	66.2	74.5	3.4	1.4
Saskatchewan	0.6	**	3.6	2.4	27.7	20.1	65.9	75.7	2.1	1.8
Alberta	0.3	**	4.2	3.4	27.1	16.5	65.9	78.6	2.4	1.4
British Columbia ² – Colombie- Britannique ²	0.3	**	3.6	3.1	26.8	18.3	66.8	76.6	2.5	2.1
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord- Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.5	--*	5.2	4.1	20.8	14.7	70.7	79.6	2.7	1.6

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.6
Distribution of Domestic Passengers by Fare
Type Group for Selected Cities – Canadian Air
Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1996

Tableau 6.6
Répartition des passagers intérieurs selon le groupe
tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs
aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1996

City of enplanement ²	Fare type group – Groupe tarifaire												
	Passengers			First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
				Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	Change			1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
	1995	1996	Variation										
Ville d'embarquement ²	No. – Nbre ('000)		%						%				
Short-haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	1 075	1 364	26.9	0.1 *	**	2.8	2.2	28.3	14.5	66.7	81.7	2.0	1.6
Edmonton	356	454	27.7	**	-	1.4	1.2	46.5	26.1	50.7	71.6	1.3	1.1
Halifax	x	-	...	x	-	x	-	x	-	x	-	x	-
Montréal	939	1 009	7.5	0.9	**	6.9	4.9	11.4	8.3	77.8	85.3	2.9	1.5*
Ottawa	476	528	10.9	0.7	**	7.2	5.6	10.2	8.1	79.9	85.3	2.1*	1.0*
Regina	133	149	11.6	0.4*	-	3.2	1.8	36.3	24.2	58.1	72.0	2.1	2.0*
Saskatoon	122	148	21.2	0.2*	**	1.4	1.3	39.2	25.8	57.6	70.7	1.6	2.2
Toronto	1 460	1 651	13.2	0.8	**	6.7	4.8	11.0	7.8	79.2	86.6	2.2	0.8
Vancouver	1 189	1 405	18.1	0.1*	**	2.2	2.1	32.0	20.5	63.6	75.2	2.0	2.2
Winnipeg	126	121	-4.2	0.3*	-	2.1	1.7	42.2	36.3	53.5	60.3	1.8*	1.7*
Long-haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	633	737	16.5	0.8	**	8.5	7.3	13.2	11.3	74.2	80.2	3.2*	1.2*
Edmonton	535	634	18.7	0.5	**	5.1	3.7	20.2	11.8	71.1	82.9	3.2*	1.6
Halifax	503	516	2.7	0.6	**	5.3	4.7	17.6	11.2	71.2	81.2	5.3	2.8*
Montréal	252	272	8.1	0.8	-	7.6	5.7	13.8	9.3	73.1	82.8	4.7	2.2*
Ottawa	280	291	3.7	0.7	**	8.2	6.9	19.4	13.4	67.7	78.1	4.0	1.6
Regina	89	92	2.8	0.8*	-	5.6	3.8	13.1	12.0	76.9	82.3	3.5	1.9
Saskatoon	94	91	-4.0	1.1*	**	5.2	3.9	14.6	11.9	77.5	83.4	1.6	0.8*
Toronto	2 210	2 407	8.9	0.7	**	7.4	6.1	13.5	12.1	75.3	80.4	3.1	1.3
Vancouver	1 263	1 480	17.2	0.7	**	7.5	5.8	13.1	8.5	75.6	84.3	3.1	1.4
Winnipeg	617	665	7.8	0.9	**	5.5	4.5	19.5	15.9	70.3	78.3	3.9	1.3
Total													
Calgary	1 708	2 101	23.0	0.4	**	4.9	4.0	22.7	13.4	69.5	81.2	2.5	1.5
Edmonton	890	1 088	22.3	0.3	**	3.6	2.7	30.7	17.7	63.0	78.2	2.4	1.4
Halifax	x	516	...	x	**	x	4.7	x	11.2	x	81.2	x	2.8*
Montréal	1 191	1 281	7.6	0.9	**	7.1	5.1	11.9	8.5	76.8	84.8	3.3	1.6
Ottawa	757	819	8.2	0.7	**	7.6	6.1	13.6	10.0	75.4	82.7	2.8	1.2*
Regina	223	241	8.1	0.5*	-	4.2	2.5	27.0	19.6	65.6	75.9	2.7	2.0
Saskatoon	217	239	10.2	0.6	**	3.0	2.3	28.5	20.6	66.3	75.5	1.6	1.6
Toronto	3 670	4 057	10.6	0.7	--*	7.2	5.6	12.5	10.4	76.8	82.9	2.7	1.1
Vancouver	2 452	2 884	17.7	0.4	**	4.9	4.0	22.3	14.3	69.8	79.9	2.6	1.8
Winnipeg	743	786	5.8	0.8	**	4.9	4.1	23.3	19.0	67.5	75.5	3.5	1.4

Table 6.7
Average Domestic Fares by Fare Type Group for
Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I¹
- Scheduled Services, 1996

Tableau 6.7
Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour
Des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens
de niveau I¹ - Services réguliers, 1996

City of enplanement ²	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-haul (< 800 km) - Court-courrier (<800km)										
Calgary	**	...	262.40	1.4	192.30	0.6	81.10	-20.7	60.30	-18.2
Edmonton	-	...	157.80	9.7	164.90	3.8	59.10	-29.6	54.10*	9.4
Halifax	-	...	-	...	-	...	-	...	-	...
Montréal	**	...	238.20	6.7	198.90	1.1	138.70	-1.9	73.20*	7.5
Ottawa	**	...	213.70	4.4	182.00	1.1	124.20	-3.1	54.50*	-17.0
Regina	-	...	282.70	7.2	243.50	7.3	87.80	-13.2	68.70*	-5.7
Saskatoon	**	...	289.30	12.5	241.80	8.0	87.80	-13.1	65.10*	-5.7
Toronto	**	...	231.60	5.2	203.10	3.8	132.60	-2.1	63.30	-14.2
Vancouver	**	...	256.90	2.0	189.10	-0.4	83.10	-10.9	53.00	11.9
Winnipeg	-	...	293.40	9.3	267.70	6.0	98.60	-10.7	90.60*	27.4
Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	**	...	737.00	10.1	569.40	9.3	178.80	-12.3	119.00*	-24.5
Edmonton	**	...	612.00	7.8	463.80	20.1	143.40	-15.3	116.20*	-22.6
Halifax	**	...	440.30	13.8	366.40	13.9	152.20	6.0	87.70*	-27.4
Montréal	-	...	842.40	9.6	622.80	22.3	205.80	-8.8	152.00*	-28.6
Ottawa	**	...	737.00	14.4	604.10	20.7	191.60	-7.2	122.10	-43.5
Regina	-	...	578.20	9.6	464.80	4.7	164.30	-4.9	159.70*	-4.4
Saskatoon	**	...	585.80	14.2	458.20	9.6	162.10	-2.2	138.70*	9.1
Toronto	**	...	714.80	9.9	495.70	8.1	174.60	-7.6	114.00*	-25.9
Vancouver	**	...	830.30	9.5	568.30	16.7	186.20	-13.0	124.60	-31.5
Winnipeg	**	...	486.30	6.6	408.80	5.1	132.40	-13.2	107.80*	-25.9
Total										
Calgary	**	...	567.60	8.7	304.50	16.1	115.00	-19.3	77.40	-32.3
Edmonton	**	...	524.20	4.6	280.40	12.9	111.20	-21.6	96.40	-24.6
Halifax	**	...	440.30	...	366.40	...	152.20	...	87.70*	...
Montréal	**	...	383.00	10.5	297.50	9.0	152.60	-3.6	95.80	-14.5
Ottawa	**	...	424.20	11.2	383.20	9.7	146.80	-4.8	87.00*	-40.1
Regina	-	...	449.90	10.7	295.40	9.7	119.40	-11.4	102.00	-16.5
Saskatoon	**	...	479.10	7.2	289.50	8.3	118.90	-11.2	78.10*	-17.5
Toronto	**	...	545.20	11.4	406.30	10.8	156.80	-6.2	99.30	-22.3
Vancouver	**	...	685.00	6.0	304.30	8.8	138.90	-13.5	81.70	-37.6
Winnipeg	**	...	473.80	7.2	367.30	5.9	128.20	-12.7	104.60	-24.8

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. - Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.8
Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by
Hub Category and Fare Type Group - Canadian
Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1996

Tableau 6.8
Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur,
selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire
- Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ -
Services réguliers, 1996

Hub category	Fare type group - Groupe tarifaire											
	All fares		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Catégorie de villes-pivots	Tous les tarifs		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large / Grand-grand	10.2	-10.8	**	...	27.9	9.7	23.9	-1.2	7.4	-9.8	5.0	-20.1
Large-Medium / Grand-moyen	14.8	-8.9	50.5*	83.7	32.7	7.8	29.0	-0.1	11.8	-7.8	7.5	-14.9
Large-Small / Grand-petit	17.1	-6.3	**	...	33.2	12.6	35.3	3.9	12.5	-1.5	12.3	17.8
Medium-Medium / Moyen-moyen	15.0	-7.6	**	...	34.1	14.4	28.9	3.0	11.2	1.8	9.8	-13.4
Medium-Small / Moyen-petit	21.8	-4.8	-	-	41.8	14.8	41.5	10.5	15.2	-2.1	14.2	17.3
Small-Small / Petit-petit	19.3	-28.2	-	-	**	...	43.9	4.3	13.4	-26.8	11.7*	-21.0

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Note: For a description of the hub category, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour une description de la catégorie de villes-pivots, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Part III
CIVIL AVIATION

Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS

Table 7.1
Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Type of Movement, 1996

Partie III
AVIATION CIVILE

Section 7
MOUVEMENTS D'AERONEFS

Tableau 7.1
Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le
genre de mouvement, 1996

Type of movement ¹	1995	1996	Change
Genre de mouvement ¹			Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
By sector – Par secteur			
Domestic - Intérieur	2 750 606	2 756 240	0.2
Transborder - Transfrontalier	390 210	419 571	7.5
International - International	66 121	70 065	6.0
By type of operation - Par genre d'exploitation			
Total Commercial - Total commerciaux	2 565 207	2 669 927	4.1
Private - Privés	514 034	455 892	-11.3
Government - Officiels	127 696	120 057	-6.0
By flight rules - Par règle de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	1 879 115	1 979 575	5.3
Visual flights - Vols à vue	1 327 822	1 266 301	-4.6
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	940 689	1 034 529	10.0
Turboprop - Turbopropulseurs	919 823	918 528	-0.1
Piston - À pistons	1 165 505	1 121 145	-3.8
Helicopter - Hélicoptères	167 029	159 884	-4.3
Other - Autres	13 891	11 790	-15.1
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	1 606 356	1 549 055	-3.6
5 671 - 136 077 kg	1 481 452	1 574 450	6.3
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	119 127	122 371	2.7
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 206 937	3 245 876	1.2

¹ Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2
Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1996

Tableau 7.2
Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1996

Rank 1996	Rank 1995	Airport	Total		Itinerant		Local	
Rang 1996	Rang 1995	Aéroport			Itinérants		Locaux	
			1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Toronto/LB Pearson Intl. ON	372 418	8.9	372 308	8.9	110	450.0
2	2	Vancouver Intl. BC	329 960	5.9	329 960	5.9	-	-
3	3	Calgary Int'l. AB	235 167	4.4	221 329	3.6	13 838	20.3
4	4	Montréal/Dorval Intl QC	202 220	2.0	202 220	2.0	-	...
5	5	Montréal/St- Hubert QC	185 245	1.3	92 617	2.0	92 628	0.5
6	6	Boundary Bay BC	174 108	4.3	61 215	0.3	112 893	6.6
7	8	Ottawa /Macdonald-Cartier Intl	163 697	1.7	124 239	1.6	39 458	2.0
8	7	Victoria Intl. BC	159 781	-2.3	106 779	0.1	53 002	-6.7
9	9	Winnipeg Intl MB	155 065	-0.6	126 233	3.4	28 832	-15.1
10	10	Toronto/Buttonville ON	149 583	6.5	71 683	6.8	77 900	6.3
11	11	Halifax Intl. NS	139 093	1.8	97 725	-6.3	41 368	27.7
12	14	Québec /Jean Lesage Intl QC	132 572	1.7	103 464	-1.6	29 108	-24.1
13	15	Toronto City Centre ON	124 669	5.4	64 307	3.2	60 362	7.8
14	12	Abbotsford BC	121 898	-10.1	49 542	-0.5	72 356	-15.7
15	13	Calgary/Springbank AB	119 198	-9.0	36 691	-5.2	82 507	-10.6
16	16	London ON	106 642	1.8	63 949	3.1	42 693	-0.1
17	22	Thunder Bay ON	100 161	21.4	51 341	0.0	48 820	56.5
18	21	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	91 258	6.1	59 488	2.5	31 770	13.5
19	29	Edmonton Intl. AB	90 804	38.0	86 333	41.7	4 471	-8.3
20	23	Edmonton/Villeneuve AB	87 426	6.7	14 368	5.8	73 058	6.9
21	19	Hamilton ON	85 993	-4.3	45 062	1.4	40 931	-9.9
22	17	Edmonton City Centre AB	84 448	-17.9	80 555	-20.9	3 893	295.6
23	26	Pitt Meadows BC	84 009	13.1	33 239	-2.0	50 770	25.8
24	20	Winnipeg/St. Andrews MB	83 554	-6.2	22 229	-7.8	61 325	-5.6
25	27	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	80 339	8.3	33 266	-25.1	47 073	58.2
26	18	Chicoutimi/St-Honoré QC	77 954	-16.4	30 589	-36.8	47 365	5.6
27	25	Oshawa ON	77 763	2.1	34 520	5.4	43 243	-0.4
28	31	Langley BC	74 461	17.7	25 395	0.6	49 066	29.1
29	24	Moncton NB	73 750	-5.7	46 181	-10.6	27 569	3.6
30	33	Regina SK	66 745	6.4	49 912	0.7	16 833	28.1
31	30	Yellowknife NT	62 881	-3.8	38 801	6.3	24 080	-16.5
32	37	Windsor ON	62 607	6.9	42 580	0.6	20 027	23.1
33	28	Sudbury ON	62 225	-13.9	34 692	-11.9	27 533	-16.3
34	34	Vancouver Harbour BC	61 594	0.7	53 156	2.9	8 438	-11.3
35	38	Sault Ste. Marie ON	61 215	5.4	30 789	-0.4	30 426	12.1
36	40	Kelowna BC	60 723	16.2	43 156	10.3	17 567	33.8
37	36	Prince George BC	58 262	-2.4	38 610	5.5	19 652	-14.9
38	32	Windsor ON	56 000	-11.4	28 394	-2.9	27 606	-18.8
39	39	Montréal/Mirabel Intl QC	55 800	-1.7	49 480	1.5	6 320	-21.3
40	44	St- Jean QC	55 753	50.6	36 708	85.8	19 045	10.3
41	42	Gander Intl. NF	49 862	0.2	36 289	0.4	13 573	-0.4
42	41	Whitehorse YT	42 575	-16.4	22 536	2.5	20 039	-30.8
43	35	North Bay ON	38 502	-36.6	21 834	-18.7	16 668	-50.8
44	43	Sept-Iles QC	36 718	-2.1	32 112	7.6	4 606	-39.7
Total			4 794 698	1.4	3 245 876	1.2	1 548 822	1.7

Section 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES

Table 8.1
Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by
Type of Aircraft, 1996

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1995	1996	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	21 169	21 089	-0.4
Helicopters - Hélicoptères	1 605	1 643	2.4
Gliders - Planeurs	601	592	-1.5
Balloons - Aérostats	437	438	0.2
Gyroplanes - Autogires	166	168	1.2
Airships - Dirigeables	3	2	-33.3
Ultra-light - Ultra-léger	3 840	4 070	6.0
Total	27 821	28 002	0.7

Aircraft registered as of December 31 of each year. Includes all aircraft listed in the Canadian Civil Aircraft Register, whether or not they have a valid certificate of airworthiness. - Aéronefs immatriculés au 31 décembre de chaque année. Comprend tous les aéronefs inscrits dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, peu importe qu'ils soient dotés ou non d'un certificat de navigabilité valide.

Source: Transport Canada - Canadian Civil Aircraft register, Annual Report TP220. - Transports Canada - Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, Rapport annuel TP220.

Table 8.2
Pilot Licences in Force in Canada, 1996

Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1996

	1995	1996	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes : hélicoptère et avion			
Private - Privé	28 316	25 860	-8.7
Commercial - Professionnel	10 114	9 337	-7.7
Airline transport - De ligne	9 385	9 392	0.1
Sub-total - Sous-total	47 815	44 589	-6.7
Glider - Planeur	5 747	5 648	-1.7
Gyroplane - Autogire	22	20	-9.1
Free balloon - Ballon libre	283	264	-6.7
Ultra-light Pilot - Pilote d'ultra-léger	..	2 604	...
Recreational Pilot - Pilote de loisir	..	276	...
Total	56 526	53 401	-5.5

Figures are as of December 31 of each year. Chiffres valables au 31 décembre de chaque année.

Source: Transport Canada - Summary of Personnel Licences. - Transports Canada - Sommaire des licences du personnel.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the Canadian Transportation Agency. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être assigné à un niveau de déclaration supérieur lorsque son rendement satisfait les paramètres d'un nouveau niveau pour deux années consécutives. De même, un transporteur peut être assigné à un niveau inférieur l'année qui suit celle où son rendement ne correspond pas aux paramètres de son niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Survey Forms

Formulaires d'enquête

Level	Scheduled Services	Charter Services	Balance Sheet	Income Statement	Fleet Report
Niveau	<u>Services réguliers</u>	<u>Services d'affrètement</u>	<u>Bilan</u>	<u>État Revenu et dépenses</u>	<u>Rapport du parc aérien</u>
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Annually/ Annuel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Annually/ Annuel
III	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel
IV	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- 1) the international System Units (SI), and
- 2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- 1) le Système international d'unités (SI), et
- 2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100 kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level IA carriers, individual company data for their operations are published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the monthly aviation service bulletin, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisées. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau IA, la publication renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans le bulletin de service mensuel de l'aviation, les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in the aviation service bulletin.
 - (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
 - (v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.
 - (vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
 - (vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans le bulletin de service de l'aviation.
 - (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
 - (v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.
 - (vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
 - (vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (613-951-0125).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (613-951-0146).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as benchmark, intra and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "**".

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.
- (iii) In Table 6.8, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1996 figures is the following:

Large hubs:	Calgary, Toronto and Vancouver.
Medium hubs:	Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria and Winnipeg.
Small hubs:	Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. John's and Thunder Bay.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (613-951-0071).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by Transport Canada air traffic control units at Transport Canada control towers and Flight Service Stations (FSS).

The aircraft movement statistics were compiled at the Aviation Statistics Centre from Daily Air Traffic Records that originated with the tower and FSS units. The reports give detailed accounts of all aircraft movements during the reporting period.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.
- (iii) Dans le tableau 6.8, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapare de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1996 est la suivante:

Grandes villes-pivots :	Calgary, Toronto et Vancouver.
Moyennes villes-pivots :	Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria et Winnipeg.
Petites villes-pivots :	Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. John's et Thunder Bay.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (613-951-0146).

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 7 donnent les mouvements d'aéronefs enregistrés par les unités de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle de Transports Canada et les Stations d'information de vol (FSS).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ont été rassemblées à partir de rapports quotidiens transmis au Centre des statistiques de l'aviation par les unités des tours de contrôle et FSS. Ces rapports donnent un relevé détaillé de tous les mouvements d'aéronefs durant la période étudiée.

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents.

This data base also includes Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between Greenwich Mean Time and Local Time is allocated.

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by Aviation Statistics Centre editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (613-951-0134).

Méthodes d'enquête

Le Rapport sur les mouvements itinérants d'aéronefs a pour objet de capter les renseignements suivants: l'identification de l'aéronef, le type ou genre d'aéronef, l'origine du dernier aéroport précédant l'atterrissage à l'aéroport déclarant ou la destination du vol après le décollage, l'arrivée ou le départ, l'heure précise du mouvement, la piste utilisée et les règles de vol (vols visuels ou aux instruments).

Le Rapport sur les mouvements locaux d'aéronefs sert à répartir les mouvements locaux selon l'heure, les avions monomoteurs, multimoteurs, à réaction ou militaires.

Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emmagasiner de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

Cette base de données renferme en outre l'information sur l'environnement de l'aéroport qui permet de vérifier sa catégorie. La piste déclarée est homologuée et la différence entre le temps moyen de Greenwich et l'heure locale est assignée.

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs sont accumulées à partir des données provenant des unités des tours de contrôle de la circulation aérienne ou du personnel des stations d'information de vol. Étant donné que le personnel de ces positions est hautement formé et possède une expertise dans la surveillance des opérations et la manière de remplir les déclarations, il s'ensuit donc que les statistiques qui entrent dans la banque des données sont de haute qualité.

Les cycles de vérification font partie des programmes du traitement des données sur l'ordinateur et sert à identifier les erreurs commises lors de l'échange des données via le réseau ADIS ou capté par formulaire. Les erreurs identifiées sont corrigées manuellement par les préposés à la vérification au Centre des statistiques de l'aviation.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (613-951-0134).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1995 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1995 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1995 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1996 are shown in the following table with comparative 1995 data:

	1995	1996	Change Variation %	
Level IA	2	2	-	Niveau IA
Level IB-II	24	25	4.2	Niveau IB-II
Level III	73	72	-1.4	Niveau III
Level IV	119	112	-5.9	Niveau IV
Total	218	211	-3.2	Total

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1996 are as follows: Level IB-II - 0, Level III - 1 and Level IV - 1.
- d) Estimates for non response totaled 1% in 1996.
- e) In 1988, Canadian air carriers were allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 211 carriers in 1996, 128 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 89.7% of all revenues reported.
- f) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given year.
- g) Operational data for Canadian Airlines International Ltd. include frequent flyer redemptions for both 1995 and 1996. Operational data for this carrier for 1995 did not include frequent flyer redemptions in the 1995 publication. Air Canada's data do not include redemptions. In section 4, Canadian Airlines International Ltd. wage data for 1995 and 1996 have been revised to exclude benefits. For some employee categories, Air Canada wage data for 1995 and 1996 have been revised to reflect gross pay.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1995 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1995 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1995.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1996 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1995 sont également présentées.

- c) Pour l'année 1996, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau IB-II - 0, niveau III - 1 et niveau IV - 1.
- d) Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 1% en 1996.
- e) En 1988, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 211 transporteurs en 1996, 128 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 89.7% de toutes les recettes générées.
- f) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque année.
- g) Les statistiques d'exploitation pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée comprennent «les vols de grands voyageurs effectués en échange de points» pour 1995 et 1996. Les statistiques d'exploitation pour ce transporteur pour 1995 excluaient «les vols de grands voyageurs effectués en échange de points» dans l'édition de 1995. Les données d'Air Canada excluent ces vols. Dans la section 4, les données sur les salaires pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour 1995 et 1996 ont été révisées pour exclure les bénéfices. Pour certaines catégories d'employés, les données sur les salaires pour Air Canada pour 1995 et 1996 ont été révisées pour refléter la paie brute.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level IA. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 5,000,000 revenue passengers.

Level IB. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or more, but fewer than 5,000,000 revenue passengers, or at least 200,000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in report level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$500,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in report level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$500,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expenses. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Terms Related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers, refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau IA. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins cinq millions de passagers payants.

Niveau IB. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un million de passagers payants ou plus, et de moins de 5,000,000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 200,000.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins 500,000\$ des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à 500,000\$ des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.
- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

Mouvement d'aéronef. Tout décollage, atterrissage ou toute approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements itinérants les mouvements dans lesquels les aéronefs partent à destination ou arrivent en provenance d'un autre lieu, ou les mouvements où les aéronefs quittent le circuit mais reviennent pour atterrir.

Mouvement local. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements locaux, les mouvements dans lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada			
1994	4*	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits.	1984-94
	3	Recent Trends in Canadian Airline Costs / Les frais des transporteurs aériens canadiens: tendances récentes	1988-94
	2	The Impact of Competition on Air Fares in Canada / L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	1988-94
	1	Seasonally Adjusted Profitability Data for the Canadian Air Carriers / Désaisonnalisation des données sur la rentabilité des transporteurs aériens canadiens	1988-94
1993	4	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1983-93
	3	Basic Profitability of Canadian Air Carrier Families / Rentabilité de base des familles de transporteurs aériens canadiens	1988-93
	2	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1983-93
	1	Domestic Competition Among Canadian Air Carriers / Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens	1988-93
1992	4	Average Domestic Air Fares by Province and City Since 1983 / Tarifs aériens intérieurs moyens selon la province et la ville, depuis 1983	1983-92
	3	The International Air Charter Market (Passengers) / Le marché des services aériens d'affrètement internationaux (passagers)	1983-92
	2	Air Fare Indexes Versus Average Air Fares / Indices des tarifs aériens versus tarifs aériens moyens	1983-92
	1	Business Usage of Privately Registered Aircraft / Utilisation, par affaires, des aéronefs immatriculés comme aéronefs privés	1990
1991	4	Evolution of Air Fares for the Top Ten Canadian Cities, Fourth Quarter of 1988-1991 / Évolution des tarifs aériens au niveau des dix principales villes canadiennes, Quatrième trimestre de 1988-1991	1988-91
	3	Five Years of Affiliate Networks / Cinq années des réseaux affiliés	1987-91
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the Provincial Level / Un examen de l'utilisation des tarifs aériens au niveau des provinces	1987-91
	1	An Overview of Operations / Un aperçu des exploitations	1980-90
1990	4	Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform / Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique	1988-90
	3	Level I Carriers Direct Flying Expenses / Dépenses d'exploitation directe des transporteurs de niveau I	1982-90

* Last issue - Dernier numéro.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada			
1989	2	Discount Fare Utilization in the International Sector / Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international	1983, 1987-90
	1	Employment of Canadian Air Carrier Families and the Efficiencies of its Use / L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation	1987-89
	4	An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens	1983-89
	3	Financial Performance of the Major Carriers and Their Affiliate Networks / Performance financière des principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés	1987-89
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the City Level / Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des villes	1983, 1987-89
1988	1	Fleet of the Canadian Affiliate Carriers / Flotte des transporteurs affiliés canadiens	1987-89
	4	Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers / Les revenus moyens des services à horaire fixe pour certains transporteurs aériens canadiens	1984-88
		Impact of Deregulation on Air Fares / Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens	1983-88
	3	Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers / Transporteurs aériens canadiens de niveau I et les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe	1980-87
		Fleet of Level I Canadian Air Carriers / Flotte aérienne des transporteurs aériens canadiens de niveau I	1988-89
	2	Business & Other Reasons for Travel / Voyages d'affaires et autres	1988
		Discount Fare Utilization at the Provincial Level / Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial	1983, 1987-88
	1	Airplane and Other Modes of Passenger Transportation / L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers	1987
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
Catalogue 51-204 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur			
1995		Canada's Top 25 Air passenger Markets (Scheduled and Charter Services) for the Summer of 1995 / Vingt-cinq principaux marchés des voyages aériens au Canada (vols réguliers et d'affrètement) au cours de l'été 1995.	1995
		Passenger Air Travel Within and Between Provinces/Territories (Scheduled Air Carriers), 1995 / Voyageurs aériens entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (transporteurs aériens réguliers), 1995	1995
		Passenger Air Travel Between Canadian Cities: Trip Origins for the Top 25 City-Pairs in 1995 / Transport aérien des passagers entre les villes canadiennes: Origine des voyages pour les 25 principales paires de villes en 1995	1995
1994		Air Passenger Travel, Air Fares and the Price of Aviation Fuel: Two Decades in Review / Voyages et tarifs aériens et prix du carburéacteur: Bilan de deux décennies	1974-94

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-204 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur			
		Passenger Air Travel Within and Between Provinces/Territories (Major Scheduled Air Carriers) / Voyageurs aériens entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (des principaux transporteurs aériens réguliers)	1993-94
		Passenger Air Travel Between Canadian Cities: Ticket Origins for the Top 25 City-Pairs in 1994 / Passagers aériens voyageant entre des villes canadiennes: Origine inscrite sur les billets pour les 25 principales paires de villes en 1994	1994
1993		The Top 25 City-Pairs: Passenger Counts for Trips on Scheduled and Charter Flights / Revue des 25 principales paires de villes: Nombre de passagers effectuant des voyages sur vols réguliers et vols d'affrètement	1992-93
		The Top Ten Origin and Destination Cities in Canada (Major Scheduled Air Carriers): An Historical Review / Dix premières villes au Canada selon l'origine et la destination (des principaux transporteurs aériens réguliers): revue historique	1973-83-93
		Passenger Travel Within and Between Provinces/Territories (Major Scheduled Air Carriers) / Nombre de passagers voyageant entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (des principaux transporteurs aériens réguliers)	1993
		Comparing Air, Rail and Bus Passenger Counts / Comparaisons des chiffres sur les passagers des services aériens, ferroviaires et d'autobus	1991
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-91
		Scheduled Domestic Air Traffic / Trafic aérien régulier intérieur	1980-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1986-90
		Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic / Trafic aérien régulier inter-provincial et intra-provincial	1989-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
1988		Lester B. Pearson - Our Busiest Airport / Notre aéroport le plus achalandé - Lester B. Pearson	1978-88
		Transportation Used by Canadian Travelers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1984,86,88

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-205 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination, Canada - United States Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada - États-Unis			
1995		Air Travel Between the United States and Canada's Largest Metropolitan Areas (1995) / Voyages aériens entre les États-Unis et les principales régions métropolitaines du Canada (1995)	1994-95
		Passenger Connections in Canada-United States Air Journeys / Correspondances des Passagers aériens entre le Canada et les États-Unis	1994-95
1994		Ticket Origins for the Top 25 Transborder City-Pairs in 1994 / Origine inscrite sur les billets pour les 25 principales paires de villes transfrontalières en 1994	1994
		Canada-United States Air Travel: The Provincial/Territorial Perspective / Voyages aériens entre le Canada et les États-Unis: perspective provinciale et territoriale	1993-94
		Passenger Routings on International Air Journeys / Itinéraires des passagers effectuant des voyages internationaux	1983-93
1993		Air Carrier Nationality for Passenger Travel Between Canada and the United States, 1983 to 1993 / Nationalité des transporteurs aériens de passagers entre le Canada et les États-Unis, 1983 à 1993	1983-93
		Changes in the Medium-Sized Canada-United States Passenger Origin and Destination Markets / Changements dans les marchés de taille moyenne au titre de l'origine et de la destination des passagers entre le Canada et les États-Unis	1992-93
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Scheduled Transborder Air Traffic / Trafic aérien régulier transfrontalier	1983-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale/territoriale	1990-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Ontario-New York State and Ontario-Florida Scheduled Air Passenger Traffic / Trafic des passagers sur vols réguliers pour Ontario-État de New York et Ontario-État de Floride	1979-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
Catalogue 51-206 Annual / Annuel			
Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne			
1995		1995 Civil Aviation Results / Aviation civile – Résultats de 1995	1987-95
		Seasonally Adjusted Discount Air Fares and Air Fares Indexes / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1984-95
1994		1994 Civil Aviation Results / Aviation civile – Résultats de 1994	1987-94
		Yields by Size of Hub / Les revenus moyens selon la taille des villes-pivots	1984-94

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-206 Annual / Annuel Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne			
1993		1993 Civil Aviation Results / Aviation civile - Résultats de 1993	1987-93
		Discount Pricing Behaviour by Canadian Level I Air Carriers During the Recession / Le comportement des transporteurs aériens canadiens de niveau I face aux tarifs réduits au cours de la récession	1989-93
1992		Seasonal Adjustment of Average Domestic Discount Air Fares / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits intérieurs moyens	1983-92
1991		The Impact of Competition on Air Fares in Canada / L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	1983-91
		Airline Passenger Services and Canadian Air Carrier Competitiveness / Services aux passagers des compagnies aériennes et concurrence entre les transporteurs aériens au Canada	1986-91
1990		An Overview of Employment / Un aperçu de l'emploi	1980-90
		An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens	1986-90
		Discount Fares by Day of the Week / Tarifs réduits selon les jours de la semaine	1989-90
1989		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983-89
		Discount Fare Utilization and Air Fares: Regional Synopsis / Utilisation des tarifs réduits et tarifs aériens: sommaire régional	1983, 1987-89
1988		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983, 1987-88
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88
Catalogue 51-207 Annual / Annuel Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens			
1995		Deregulation and the Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1984-95
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1990-95
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1990-95
1994		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1984-94
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1984-94
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1984-94
1993		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-93
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-93

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (concl'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (fin)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence

Year / Année

Catalogue 51-207 Annual / Annuel Air Charter Statistics - Concluded / Statistiques des affrètements aériens - fin

		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés Internationaux	1988-93
1992		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-92
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-92
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1988-92
1991		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1987-91
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1987-91

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (613-951-0151).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (613-951-0151).

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION**
**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue Title		Canada	Outside Canada Extérieur du Canada	Titre
		\$	US\$	
50-002-XPB	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight Issues/Year	83.00	83.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de service, Bil. Huit numéros/année.
51-004-XPB	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	109.00	109.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-203-XPB	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Forthcoming, Bil.	41.00	41.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., à venir, Bil.
51-204-XPB	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	43.00	43.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205-XPB	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	47.00	47.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206-XPB	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	41.00	41.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207-XPB	Air Charter Statistics, A., Bil.	41.00	41.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501-XPB E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001-XPB	Railway Carloadings, M., Bil.	103.00	103.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-216-XPB	Rail In Canada, A., Bil.	52.00	52.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-215-XPB	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	40.00	40.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218-XPB	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	28.00	28.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219-XPB	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	28.00	28.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222-XPB	Trucking in Canada, A., Bil.	52.00	52.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205-XPB	Shipping in Canada, A., Bil.	52.00	52.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

All Prices exclude sales tax

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

April 1997

Les prix n'incluent pas la taxe de vente

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Avril 1997

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Main Building, Room 1506
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0009

Helen McDonald
Assistant Director
Transportation Division
Statistics Canada

Telephone: (613) 951-8779
Facsimile: (613) 951-0010

Jim Cain
Chief
Trucking Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Ruth Martin
Chief
Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-5700
Facsimile: (613) 951-0009

Andrea Mathieson
Chief
Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0009

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
Immeuble Principal, Pièce 1506
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0009

Helen McDonald
Directrice adjointe
Division des transports
Statistique Canada

Téléphone: (613) 951-8779
Télécopieur: (613) 951-0010

Jim Cain
Chef
Section de camionnage

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Ruth Martin
Chef
Section des transports multimodaux

Téléphone: (613) 951-5700
Télécopieur: (613) 951-0009

Andrea Mathieson
Chef
Section des transports maritimes

Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0009

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1997. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, 1997. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



ORDER FORM

Statistics Canada

TO ORDER:



MAIL

Statistics Canada
Operations and Integration
Circulation Management
120 Parkdale Avenue
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0T6



PHONE
1 800 267-6677

Charge to VISA or
MasterCard. Outside Canada
and the U.S., and in the
Ottawa area, call (613)
951-7277. Please do not
send confirmation.



FAX
1 800 889-9734

or (613) 951-1584. VISA,
MasterCard and purchase
orders only. Please do not
send confirmation. A fax
will be treated as an
original order.



INTERNET order@statcan.ca



1 800 363-7629
Telecommunication Device
for the Hearing Impaired

(Please print)

Company

Department

Attention

Title

Address

City

Province

()

()

Postal Code

Phone

Fax

E-mail address:

METHOD OF PAYMENT:

(Check only one)



Please charge my:



VISA



MasterCard

Card Number

Expiry Date

Cardholder (please print)

Signature



Payment enclosed \$



Purchase
Order Number
(please enclose)

Authorized Signature

Catalogue Number	Title	Date of issue or indicate an "S" for subscription	Price (All prices exclude sales tax)		Quantity	Total \$
			Canada \$	Outside Canada US\$		



Note: Catalogue prices for clients outside Canada are shown in US dollars. Clients outside Canada pay total amount in US funds drawn on a US bank.



Subscription will begin with the next issue to be released.



Prices are subject to change. To Confirm current prices call 1 800 267-6677.



Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST and applicable PST or HST.



Cheque or money order should be made payable to the
Receiver General for Canada.



GST Registration # R121491807

SUBTOTAL

DISCOUNT
(if applicable)

GST (7%)
(Canadian clients only, where applicable)

Applicable PST
(Canadian clients only, where applicable)

Applicable HST
(N.S., N.B., Nfld.)

GRAND TOTAL

PF 097019

THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada



BON DE COMMANDE

Statistique Canada

POUR COMMANDER :



COURRIER

Statistique Canada
Opérations et intégration
Gestion de la circulation
120, avenue Parkdale
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0T6



TÉLÉPHONE 1 800 267-6677

Faites débiter votre compte VISA ou MasterCard. De l'extérieur du Canada et des États-Unis et dans la région d'Ottawa, composez le (613) 951-7277. Veuillez ne pas envoyer de confirmation.



TÉLÉCOPIEUR 1 800 889-9734

ou (613) 951-1584. VISA, MasterCard et bon de commande seulement. Veuillez ne pas envoyer de confirmation. Le bon télécopié tient lieu de commande originale.



INTERNET order@statcan.ca

(Veuillez écrire en majuscules)



1 800 363-7629

Appareils de télécommunications pour les malentendants

Compagnie

Service

À l'attention de

Fonction

Adresse

Ville

Province

Code postal

Téléphone

Télécopieur

Adresse du courrier électronique :

MODALITÉS DE PAIEMENT :

(Cochez une seule case)



Veuillez débiter mon compte



VISA



MasterCard

N° de carte

Date d'expiration

Détenteur de carte (en majuscules s.v.p.)

Signature



Paiement inclus \$



N° du bon de commande

(veuillez joindre le bon)

Signature de la personne autorisée

Numéro au catalogue	Titre	Édition demandée ou inscrire « A » pour les abonnements	Prix (Les prix n'incluent pas la taxe de vente)		Quantité	Total \$
			Canada \$	Extérieur du Canada \$ US		

► Veuillez noter que les prix au catalogue pour les clients de l'extérieur du Canada sont donnés en dollars américains. Les clients de l'extérieur du Canada paient le montant total en dollars US tirés sur une banque américaine.

► L'abonnement commencera avec le prochain numéro diffusé.

► Les prix peuvent être modifiés sans préavis. Pour vérifier les prix courants, veuillez composer le 1 800 267-6677.

► Les clients canadiens paient en dollars canadiens et ajoutent soit la TPS de 7 % et la TVP en vigueur, soit la TVH.

► Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du Receveur général du Canada.

► TPS N° R121491807

TOTAL

RÉDUCTION
(s'il y a lieu)

TPS (7 %)
(Clients canadiens seulement, s'il y a lieu)

TVP en vigueur
(Clients canadiens seulement, s'il y a lieu)

TVH en vigueur
(N.-É., N.-B., T.-N.)

TOTAL GÉNÉRAL

PF097019

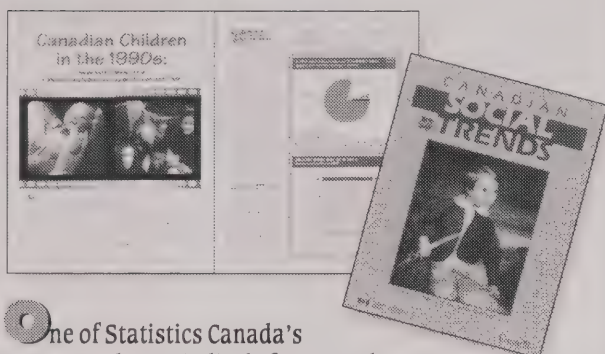
MERCI DE VOTRE COMMANDE!



Statistique Canada
Statistics Canada

Canada

Keep your finger on the pulse with *Canadian Social Trends*!



One of Statistics Canada's most popular periodicals for more than 10 years, *Canadian Social Trends* brings you clear, topical coverage on the critical issues and pertinent trends that affect you and your organization.

This colourful, best-selling quarterly transforms data from over 50 national surveys into information you can use — all in an easy-to-read magazine format supported by numerous charts, tables and graphs. It features key topics of major importance such as the employment of people with disabilities, children in low-income families, care-giving to seniors, emerging trends in computer use, and much, much more.

Thousands of educators, business and policy analysts, social-science professionals and academics refer to *Canadian Social Trends* regularly. Subscribing today will help you to:

- keep track of significant social developments
- evaluate social conditions
- plan new programs or services
- formulate funding proposals, and
- prepare reports that address your organization's policies!

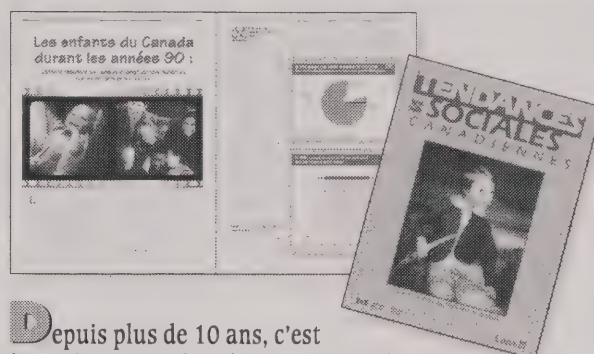
Subscribe today! You won't want to miss a single issue!

For only \$36 (plus GST and applicable PST or applicable HST) annually in Canada and US\$36 outside Canada!

To order *Canadian Social Trends* (cat. no. 11-008-XPE), write to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 0T6 Canada or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-800-889-9734 or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard. Via Internet: order@statcan.ca.

Prenez le pouls de la société... ... avec *Tendances sociales canadiennes*!



Depuis plus de 10 ans, c'est l'une des revues les plus populaires de Statistique Canada. Elle vous renseigne clairement sur les sujets d'actualité, les enjeux et les tendances qui vous touchent, vous et votre organisation.

Chaque trimestre, ce best-seller résume les données d'une cinquantaine d'enquêtes nationales. Bien illustrée, facile à lire et étayée de nombreux tableaux, graphiques et diagrammes, la revue traite de sujets de grande importance, comme l'emploi des personnes ayant une incapacité, les enfants des familles à faible revenu, les soins apportés aux personnes âgées et les tendances de l'utilisation de l'ordinateur.

Tendances sociales canadiennes compte des milliers de lecteurs fidèles : enseignants, analystes des affaires et des politiques, spécialistes des sciences sociales et universitaires. En vous y abonnant aujourd'hui, vous pourrez :

- suivre les faits saillants de l'évolution de la société
- évaluer la conjoncture sociale
- planifier de nouveaux programmes ou services
- formuler des propositions de financement, et
- préparer des rapports à l'appui des politiques de votre organisation!

Abonnez-vous aujourd'hui! Vous ne saurez vous passer d'un seul numéro!

Il en coûte seulement 36 \$ par année (TPS et TVP en sus ou TVH, s'il y a lieu) au Canada et 36 \$ US à l'extérieur du Canada!

Pour commander *Tendances sociales canadiennes* (n° 11-008-XPF au catalogue), écrivez à Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) Canada K1A 0T6. Ou dans votre région, communiquez avec le Centre de consultation de Statistique Canada (voir la liste figurant dans la présente publication).

Par télécopieur, le numéro est le 1-800-889-9734. Ou composez le 1-800-267-6677 et faites porter les frais à votre compte VISA ou MasterCard. Adresse électronique : order@statcan.ca.

Your guide to Canada's collection of facts and figures

From the most pressing topics of the day, like employment, income, trade and education, to specific research studies, like adult literacy in Canada or products shipped by Canadian manufacturers, you'll find the reference information on all these and more in the **Statistics Canada Catalogue 1997**.

You'll also find details on a wealth of print publications (and their alternative formats, where available) on Canada's changing business, social and economic conditions.

Whether you are a researcher, a policy-maker, a planner or a librarian, a regular user of the **Catalogue** or have never seen it before, you'll appreciate its flexibility and efficiency.

Designed to facilitate your research, the combined subject and title index will direct you to the right page in seconds.

Each listing includes the full title, the catalogue number, the language of the product, the price, a brief abstract of the content, and more. It's your one-stop shop for the full range of Statistics Canada's products.

To make sure that the **Catalogue** stands up to frequent use, it's been bound in a specially coated cover to prevent broken spines, tattered edges and dog-eared corners.

Votre guide des faits et chiffres sur le Canada

Des sujets d'actualité, dont l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation, aux études de recherche sur des thèmes précis, comme l'alphabétisation des adultes au Canada ou les produits livrés par les fabricants canadiens, vous trouverez des renseignements de référence sur tout cela et bien davantage dans le **Catalogue de Statistique Canada 1997**.

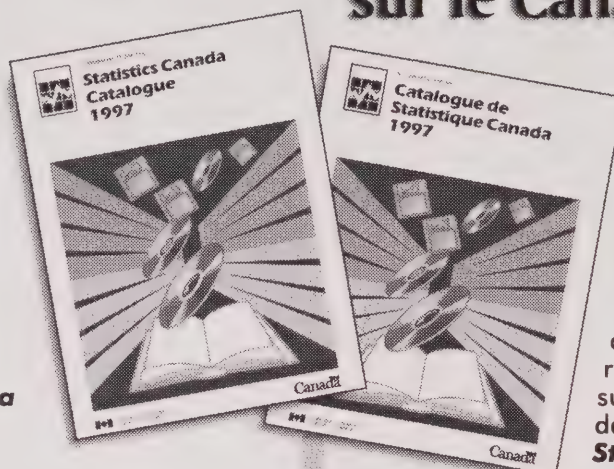
Vous trouverez également des renseignements concernant une foule de publications imprimées (et leur support de substitution, s'il y a lieu) sur l'évolution de la conjoncture économique et de la condition sociale du Canada.

Que vous soyez chercheur, décideur, planificateur ou bibliothécaire, utilisateur régulier du **Catalogue** ou que vous ne l'ayez jamais consulté, vous apprécierez sa souplesse et son efficacité.

Conçu pour faciliter vos recherches, l'index des sujets et des titres vous donnera, en quelques secondes, le numéro de la page où se trouvent vos renseignements.

Chaque publication inscrite est accompagnée du titre complet, du numéro au catalogue, de la langue du produit, du prix, d'un court résumé du contenu et plus encore. Le **Catalogue** constitue votre guichet unique pour la série complète des produits et services de Statistique Canada.

Et pour faire en sorte que le **Catalogue** résiste à une utilisation fréquente, sa couverture spéciale vise à prévenir les dos brisés, les côtés déchirés et les coins pliés.



ORDER YOUR OWN COPY TODAY!

The **Statistics Canada Catalogue 1997** (Catalogue No. 11-204-XPE) is available in Canada for \$16 (plus either GST and applicable PST, or 15% HST), and for US\$16 outside Canada. **CALL** toll-free 1 800 267-6677. **FAX** toll-free 1 800 889-9734 or **MAIL** your order to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, Canada, K1A 0T6. You may also order via the Internet at order@statcan.ca or contact the nearest Statistics Canada reference centre listed in this publication.

COMMANDEZ VOTRE EXEMPLAIRE DÈS AUJOURD'HUI!

Le **Catalogue de Statistique Canada 1997** (n° 11-204-XPE au catalogue) est vendu au Canada au coût de 16 \$ (plus la TPS et la TVP en vigueur, ou 15 % de TVH), et de 16 \$ US à l'extérieur du Canada. **COMPOSEZ** sans frais le 1 800 267-6677, **TÉLÉCOPIEZ** sans frais au 1 800 889-9734 ou **ENVOYEZ** votre commande à Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) Canada K1A 0T6. Vous pouvez également commander via l'Internet à order@statcan.ca ou communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.

